LE CANADA au temps des AVENTURIERS

Robert McGhee

LE CANADA au temps des AVENTURIERS

92-00646/

LE CANADA au temps des AVENTURIERS

Robert McGhee

traduction
Brigitte Chabert-Hacikyan

illustrations
Gilles Archambault
Francis Back

Libre Expression

MUSÉE CANADIEN DES CIVILISATIONS

direction de la collection
Claude Paulette

comité de rédaction
pour *Le Canada au temps des aventuriers*
Jean-François Blanchette
Francis Back
André Bastien
Louis Royer

conception graphique
France Lafond

recherche iconographique
Claude Paulette

conseiller à l'illustration
Francis Back

photogravure
Grafix studio (1973) Ltée

conseiller à la production
Henri Rivard

impression
Imprimerie Boulanger

reliure
Coopérative Harpell

Source des illustrations
Institutions
Archives nationales, Ottawa: pp. 15, 20, 22, 89, 109, 133, 153, 156
Bibliothèque de l'Assemblée nationale, Québec: pp. 83, 100, 111, 150
Bibliothèque nationale, coll. des livres rares, Ottawa: pp. 135, 159
Bibliothèque nationale, Paris: pp. 34, 65, 66, 77, 79, 96, 105, 106, 112, 117, 131, 151, 152
Bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris: Charmet, p. 11
Det Kongelige Bibliotek, Copenhague: pp. 60, 69
Institut canadien de conservation: p. 143
Kendall Whaling Museum, Sharon, Mass.: p. 147
Ministère du Tourisme, de la Récréation et du Patrimoine, Nouveau-Brunswick: Marc Lavoie, p. 137
Ministère du Tourisme, Terre-Neuve: p. 59
Musée canadien des civilisations, Hull: pp. 9, 17, 19, 51, 53a, 102, 161
Musée David-M.-Stewart, Montréal: pp. 71, 81, 104, 107, 121, 155, 168
Musée de la Marine, Paris: p. 108
Musée de l'Armée, Paris: pp. 93, 123
Musée des Beaux-Arts, Ottawa: p. 13
Musée du Québec: p. 138
Musée Mayer van den Bergh, Anvers: p. 87
National Geographic Society: p. 146
National Museet, Copenhague: L. Larsen, p. 53b
National Museum, Dublin: p. 23
National Parks and Monuments, Dublin: p. 24, 29
Newport Historical Society: p. 38b
Photothèque nationale de l'Air, Ottawa: p. 165
Royal Ontario Museum, Toronto: pp. 38a, 161
Service canadien des parcs: pp. 50, 144; Denis Pagé, pp. 148, 149
Statens Historiska Museet, Stockholm: p. 44
Yale University: p. 63

Agences
Explorer, Paris: S. Fiore, p. 21; P. Roy, p. 28; K. Krafft, p. 32; Page, p. 48; R. Baumgartner, p. 52; coll. Devaux, p. 129
Mia et Klaus: p. 33
Rapho, Paris: Belzeaux, pp. 37, 39
Réflexion, Montréal: p. 94

Autres sources
Nathan Benn/Brendan Archive: p. 27
Michel Dumont: p. 12, 16
Claude Paulette: p. 9
James Tuck: p. 141
L'illustration de la page 57 est tirée de: Knuth, Eigil, *Kavdlunâtsianik, Det Grønlandske Forlag, Godthab*

Tableaux et dessins
Gilles Archambault: pp. 11, 15, 25, 31, 40, 45, 48, 49, 54, 73, 74, 75, 84, 98, 116, 127, 136, 160
Francis Back: pp. 39, 42, 43, 47, 53, 56, 85, 91, 101, 103, 104, 108, 114, 119, 125, 142, 143, 145, 157, 158

Couverture
Casque scandinave d'une époque antérieure aux voyages en Amérique, provenant d'une sépulture à Valsgärde, en Suède.
Statens Historiska Museet, Stockholm: Sören Hallgren.

Cet ouvrage a bénéficié d'une subvention du Conseil des Arts du Canada pour la traduction française.

Tous droits de traduction et d'adaptation réservés; toute reproduction d'un extrait quelconque de ce livre par quelque procédé que ce soit, et notamment par photocopie ou microfilm, strictement interdite sans l'autorisation écrite de l'éditeur.

©Éditions Libre Expression, 1991
Dépôt légal:
2e trimestre 1991

Données de catalogage avant publication (Canada)

McGhee, Robert, 1941-

Publ. en collab. avec: Musée canadien des civilisations.
Traduction de: Canada Rediscovered

ISBN 2-89111-484-1

1. Amérique - Découverte et exploration. I. Musée canadien des civilisations. II Titre.

FC300.M3314 1991 970.01 C91-096072-2
E103.M33 1991

This work was published simultaneously in English under the title *Canada Rediscovered*
ISBN 0-660-12919-1

TABLE DES MATIÈRES

Introduction		7
Chapitre 1	Les premiers occupants	9
Chapitre 2	La terre des Bienheureux	23
Chapitre 3	Le Vinland	37
Chapitre 4	Le Helluland et le Groenland	51
Chapitre 5	Les îles mythiques	71
Chapitre 6	La Terre neufve	81
Chapitre 7	Le Labrador	93
Chapitre 8	La Terre de Caïn	107
Chapitre 9	Hochelaga	123
Chapitre 10	La Grande Baie	141
Chapitre 11	Meta Incognita	155
Conclusion		167
Remerciements		171
Index		172

INTRODUCTION

Chacun sait que Christophe Colomb a découvert l'Amérique en 1492. Mais qui a découvert le Canada? Aux écoliers du Canada anglais, on enseigne que c'est Jean Cabot, en 1497, au nom du roi d'Angleterre. Aux écoliers du Canada français, on enseigne que c'est Jacques Cartier, en 1534, au nom du roi de France. Cependant, les enfants des deux langues considèrent la découverte du Canada comme la conséquence directe d'une découverte antérieure beaucoup plus héroïque : celle de l'Amérique par Christophe Colomb.

Qui a découvert le Canada ?

La vérité est tout autre. Découvert par les Européens, le Canada faisait partie des connaissances géographiques de l'Europe bien avant qu'elle n'apprenne l'existence des régions méridionales du Nouveau Monde. Lorsque Christophe Colomb débarqua sur une île des Antilles en 1492, il ne faisait qu'inaugurer une nouvelle «route du Sud» vers l'hémisphère occidental. Les voyages d'exploration de Colomb, qui menèrent à la conquête de la Nouvelle-Espagne, naquirent de notions géographiques et de motivations tout à fait différentes de celles qui avaient, longtemps auparavant, fait découvrir à l'Europe l'existence du Canada et d'une «route du Nord» vers le Nouveau Monde.

Influencés par les vulgarisations historiques en provenance des États-Unis, les Canadiens ont du mal à admettre que, près de cinq siècles avant les explorations de Colomb, des Européens ont tenté de s'établir dans l'est du Canada ; que d'autres Européens venaient régulièrement au Canada quelques années seulement après le voyage de Colomb et bien avant qu'on ait exploré le territoire qui constitue aujourd'hui les États-Unis ; qu'une colonie européenne existait dans l'île du Cap-Breton un siècle avant l'arrivée des Pèlerins à Plymouth Rock, au Massachusetts ; qu'au XVI[e] siècle, enfin, l'Europe s'est enrichie probablement davantage en exploitant les ressources animales de la côte est du Canada qu'en faisant main basse sur l'argent du Mexique et l'or du Pérou.

Les débuts de l'histoire du Canada furent non seulement plus héroïques mais aussi plus complexes qu'on ne le croit en général. On entend peu parler des événements qui se sont déroulés entre l'époque des voyages d'exploration de Cabot et de Cartier et l'établissement de colonies au Québec et dans les régions atlantiques du Canada au début du XVI[e] siècle. Pourtant, le succès de ces colonies n'était pas une conséquence naturelle et inévitable des explorations entreprises un siècle plus tôt. Les colonies du XVII[e] siècle étaient le fruit de l'expérience accumulée durant plus d'un siècle de tentatives de colonisation infructueuses et d'exploitation désordonnée. Leur réussite était due surtout à la décimation des populations amérindiennes après un siècle de contact avec les Européens et leurs maladies.

Découverte ou redécouverte ?

Le fait d'utiliser le mot «découverte» pour désigner les premières explorations européennes constitue une négation tacite de l'occupation du Nouveau Monde par les peuples amérindiens et inuit. Même si l'hémisphère occidental est demeuré inconnu des Européens jusqu'à une date relativement récente, il n'en avait pas moins été «découvert» depuis longtemps par les ancêtres des Amérindiens. Cela n'empêche pas les historiens de considérer généralement les peuples autochtones comme un simple élément de l'environnement du Nouveau Monde, pas plus important pour l'histoire que le castor, l'ours ou le bison.

Pourtant, les premiers occupants possédaient déjà une histoire; ils étaient parvenus à développer un certain mode de vie auquel ils tenaient et qu'ils étaient tout à fait capables de défendre contre les navigateurs de passage ou d'éventuels colonisateurs. Loin d'être étrangers à l'histoire du Canada, les premiers occupants jouèrent un rôle déterminant en ce qui concerne la pénétration des premiers Européens dans le Nouveau Monde. Pendant cinq siècles, ils réussirent à empêcher toute colonisation européenne, dès l'époque où les Scandinaves du Moyen Âge ont

tenté d'établir un avant-poste européen dans ce qui constitue maintenant l'est du Canada. Leurs relations avec les nouveaux arrivants sont d'ailleurs l'un des principaux éléments nous aidant à interpréter le déroulement des événements au cours des premiers siècles qui ont suivi la «redécouverte» du Canada par les Européens.

Une connaissance très ancienne du Canada

Il est plus facile de comprendre la série d'événements qui ont fini par amener le Canada sous la domination de l'Europe si l'on reconnaît que les Européens connaissaient l'existence de ces terres longtemps avant les voyages de Jean Cabot et de Jacques Cartier. Il y avait déjà plus d'un millénaire qu'on accumulait des connaissances sur une «route du Nord» menant vers le Nouveau Continent, lorsque Champlain fonda l'établissement de Québec, que Lord Baltimore établit une colonie anglaise à Terre-Neuve et que Sir Walter Raleigh fonda la première colonie de Virginie.

Ce sont les moines irlandais de l'époque médiévale qui ouvrirent la voie avec leurs pérégrinations dans l'Atlantique Nord, lesquelles ont peut-être commencé dès le VI[e] siècle, car au VIII[e] siècle des monastères irlandais étaient établis dans des îles aussi lointaines que l'Islande. Dans le sillage des moines vinrent les agriculteurs scandinaves, en quête de terres éloignées qu'ils trouvèrent au Groenland et à Terre-Neuve. Les colonies scandinaves du Groenland survécurent pendant cinq siècles, pour finalement disparaître vers l'époque des voyages de Colomb, de Cabot et de Cartier. Durant cette longue période, les Groenlandais approvisionnèrent l'Europe en ivoire, en défenses de narval, en faucons, en peaux d'ours polaire, fournissant occasionnellement des informations sur les nouvelles terres situées à l'extrême ouest.

Le Canada avant Champlain

Certains faits indiquent que lorsque les Européens reprirent l'exploration de l'Atlantique au XV[e] siècle, ils savaient à peu près ce qu'ils découvriraient et connaissaient la direction à prendre pour y parvenir. Certains indices sérieux portent aussi à croire que les voyages d'exploration officiels mentionnés dans les manuels d'histoire se fondaient sur des connaissances plus récentes. Ainsi, il semble que Jean Cabot suivit tout simplement la piste tracée par les pêcheurs portugais et anglais quelques décennies auparavant, et que l'exploration du golfe du Saint-Laurent par Jacques Cartier ne fit que confirmer les récits des pêcheurs français.

L'existence du Canada a donc été aux confins des connaissances géographiques pendant cinq siècles ou plus avant la colonisation européenne, et l'image qu'on se faisait de cette nouvelle terre a varié considérablement. Il se peut que, dans la conscience européenne, elle ait d'abord été l'une des îles des Bienheureux de la géographie médiévale. La nouvelle de sa découverte atteignit l'Europe par l'entremise des sagas scandinaves parlant du Vinland, un pays fécond où demeurait une population hostile. Pendant plus d'un siècle, elle fut la terre aride et rocheuse de l'île Neufve ou Baccalaos (le pays des morues, en portugais) des anciens pêcheurs anglais et portugais. À l'époque de Jacques Cartier, on l'identifia au royaume fabuleusement riche du Saguenay et, du temps de Martin Frobisher, à la Meta Incognita : deux équivalents nordiques du Mexique et du Pérou. Ces différentes perceptions influencèrent les activités des Européens en Amérique du Nord au même titre que l'accroissement de leurs connaissances et l'évolution de leurs techniques.

Tout ce segment de l'histoire du Canada antérieur au XVII[e] siècle demeure fascinant. Malheureusement, rares sont les documents de cette période qui pourraient permettre de reconstituer la fréquence et la nature des contacts établis entre l'Ancien et le Nouveau Continent. Ni les archives européennes ni les sites archéologiques américains n'ont encore fourni suffisamment d'informations pour établir un compte rendu définitif de l'activité des Européens au Canada au cours de la plupart de ces siècles. Toute tentative d'écrire l'histoire de cette période ne peut qu'être fortement influencée par le jugement de l'auteur et la foi qu'il ajoutera à de vagues fragments de témoignages rapportés au hasard des événements. Dans les chapitres qui suivent, nous nous sommes efforcé de rassembler hypothèses et indices afin de créer une image plausible des tout débuts de l'histoire du Canada. Ce tableau illustre la rencontre de deux mondes, un phénomène qui s'est poursuivi pendant plusieurs siècles, au cours desquels les perceptions, les ambitions et la destinée des Européens se sont entremêlées à celles des premiers peuples de l'Amérique du Nord. C'est sur cette toile de fond que les Européens accomplirent plus tard la conquête du Canada.

CHAPITRE 1

LES PREMIERS OCCUPANTS

Lorsqu'ils franchirent l'Atlantique, les Européens découvrirent un véritable Nouveau Monde, un monde fascinant où la faune, la flore, les peuples et les civilisations ne ressemblaient en rien à ce qui existait dans l'Ancien Monde. Ses premiers occupants, descendants des peuplades qui avaient franchi le détroit de Béring, exploitaient ce continent depuis déjà quinze millénaires.

Bel exemple de l'art des Amérindiens de la côte du Pacifique, ce casse-tête en os de baleine est sculpté de motifs d'animaux. Il provient des environs de la rivière Nass, en Colombie-Britannique (longueur : 39 cm).

Qui étaient ces premiers occupants de l'Amérique du Nord ? D'où venaient-ils, et quels ont été leurs liens avec les autres peuples du monde ? D'après leurs croyances, un Créateur les aurait placés sur cette terre en leur en confiant toutes les richesses. L'archéologie, pour sa part, donne une tout autre explication de leur présence et les considère plutôt comme issus des autres peuples de la terre. Pour bien comprendre la situation, il faut remonter à la période glaciaire et aux ancêtres de tous les humains, de l'Ancien comme du Nouveau Monde.

Il y a environ 35 000 ans, la terre entrait progressivement dans la dernière grande glaciation. Pendant les quelque 20 000 années subséquentes, les zones tempérées devinrent nettement plus froides qu'aujourd'hui, et une épaisse couche de glace recouvrit presque tous les territoires nordiques. C'est alors qu'un hominidé fit son apparition : l'*Homo sapiens*, une créature évoluée, physiquement semblable à l'homme moderne. Cette créature avait développé les techniques, l'habileté et les aptitudes sociales requises pour devenir un chasseur efficace et un être capable de s'adapter à la plupart des milieux.

Ce guerrier, que Champlain a fait paraître dans l'édition de ses Voyages, *est probablement un Huron. Il porte l'armure de baguettes ainsi qu'une espèce de bouclier dorsal. Ce dernier permet à l'archer de se protéger en tournant le dos à l'ennemi pour bander son arc.*

Au moment de la dernière glaciation, les populations humaines délaissèrent leurs habitats tropicaux et se déployèrent vers le nord, prenant peu à peu possession de presque toute la surface terrestre. Les groupes qui s'acheminèrent vers l'extrême nord-ouest de l'Eurasie devinrent les ancêtres des Européens. Ceux qui empruntèrent la route de l'Est, en franchissant le pont que formait alors la Béringie entre l'Asie et l'Amérique du Nord, devinrent les ancêtres des premiers occupants du Nouveau Monde.

Les anciennes civilisations

Au cours des quinze millénaires écoulés depuis la période glaciaire, l'évolution des populations de la planète suivit des centaines de voies différentes, pour produire finalement l'éventail culturel du monde contemporain. Chaque peuple progressa à son propre rythme et en fonction de son environnement particulier. Les groupes qui disposaient sur place d'abondantes ressources alimentaires choisirent une vie sédentaire et s'établirent en permanence dans des villages prospères. Au fil des époques, l'agriculture fit son apparition dans diverses parties du monde. À chaque endroit, son développement permit un accroissement rapide de la population et l'établissement de villages et de petites villes. Dans les régions très propices à l'agriculture, ou qui disposaient d'autres ressources, ces petites villes grandirent et donnèrent naissance aux cités anciennes des régions subtropicales, comme celles de la vallée du Nil, de la Mésopotamie, des vallées de l'Indus et du Huang-Ho, de l'Asie du Sud-Est, du Mexique et du Pérou. Elles devinrent ainsi le berceau des grandes réalisations intellectuelles et sociales, comme l'écriture, les mathématiques, les religions organisées, les armées professionnelles, les royaumes et les empires.

Si les anciennes civilisations sont apparues sur chacun des principaux continents, elles y suivirent cependant des évolutions très différentes. Les plus divergentes furent sans doute

celles de l'Europe et du Nouveau Monde, car elles naquirent de peuples dont les ancêtres avaient été totalement isolés les uns des autres depuis la période glaciaire. Lorsque leurs descendants se rencontrèrent pour la première fois dans le nord-est du Canada, l'humanité venait de compléter l'encerclement de la planète.

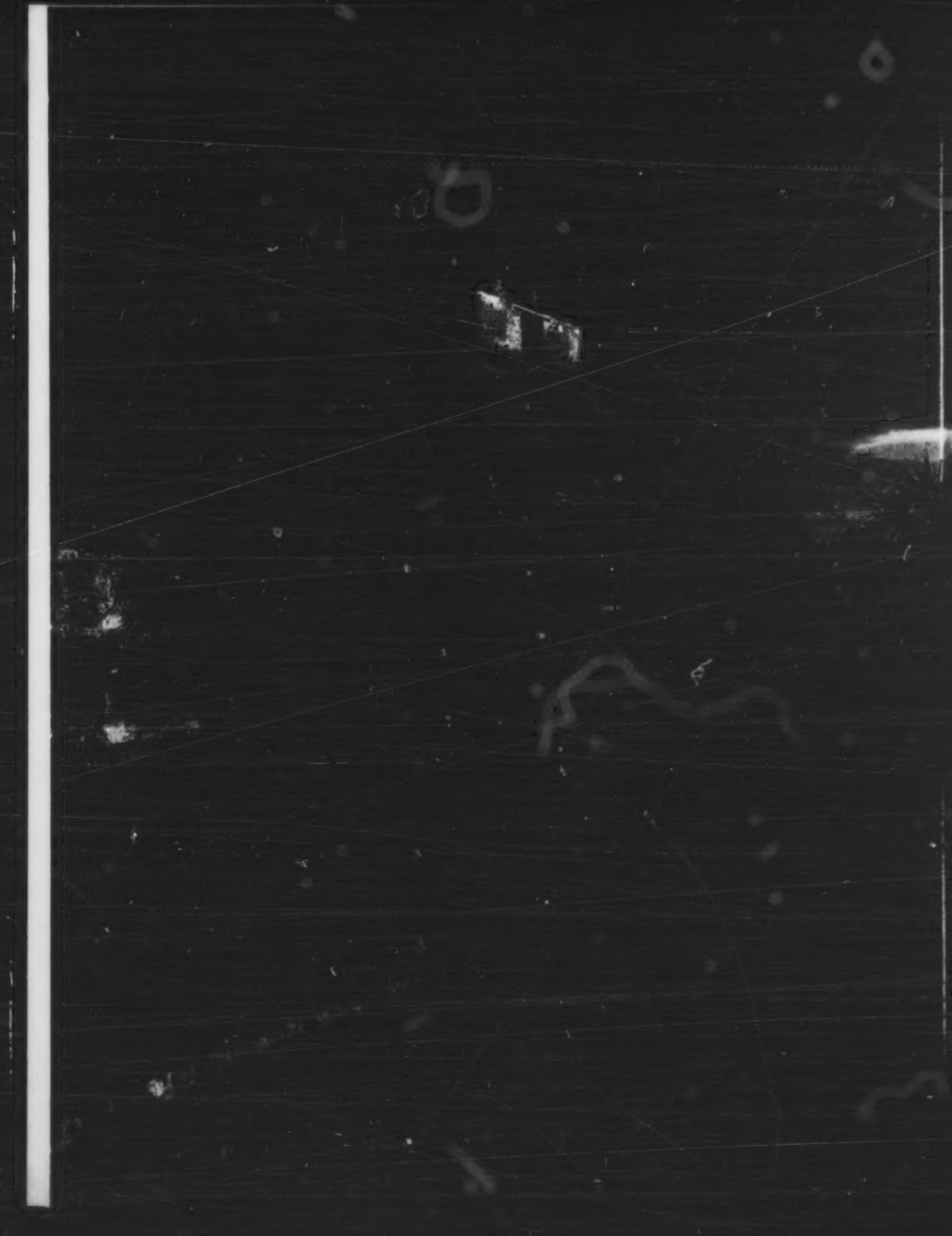
Le Nouveau Monde à l'époque des découvertes

À quoi ressemblait le Nouveau Continent lorsque les Européens commencèrent à traverser l'Atlantique ? Nos connaissances là-dessus sont malheureusement très limitées. Rares sont les premiers explorateurs européens qui ont laissé des récits, très succincts d'ailleurs, sur ce territoire et ses habitants. D'autre part, presque tout ce qui témoignait des cultures amérindiennes a disparu rapidement lorsque ces peuples furent décimés par la maladie ainsi que par le zèle religieux et administratif des Européens. Dans plusieurs domaines, l'archéologie demeure donc l'unique source d'information, capable tout au plus de nous donner une vague image de ces peuples et de leurs modes de vie.

On ne s'entend même pas sur le nombre d'habitants qui occupaient le Nouveau Monde au moment des premiers contacts avec les Européens. Les estimations montrent un écart de un à dix. En général, on évalue à 8 et 15 millions la population des deux Amériques avant la venue des Européens. Toutefois, certains historiens ont récemment contesté ces chiffres, en soutenant qu'ils ne tenaient pas compte suffisamment des multitudes de victimes qui périrent de maladies transmises par les Européens dans les premières années suivant leur arrivée. D'aucuns estiment qu'avant les épidémies plus de 100 millions d'habitants peuplaient le Nouveau Monde, dont plus de 18 millions vivaient au nord des grandes civilisations du Mexique. Si ces chiffres sont exacts, il serait alors possible d'affirmer que la densité de la population au kilomètre carré était proche de celle du continent euro-asiatique à l'époque des découvertes.

Guerrier iroquoien revêtu d'une armure : l'artiste s'est basé sur une illustration des oeuvres de Champlain. Ce vêtement protecteur était constitué de baguettes entrelacées par des lanières. Lors de la visite de Jacques Cartier à Hochelaga, on lui a décrit des gens qui vivaient en amont et qui portaient des «armures, qui sont de corde et bois lasseez et tissuez ensemble».

Ce casse-tête, que l'on croit d'origine huronne, aurait été apporté en France par un missionnaire, au début du XVII^e siècle. Il est en bois incisé et porte des incrustations de perles de coquillage.



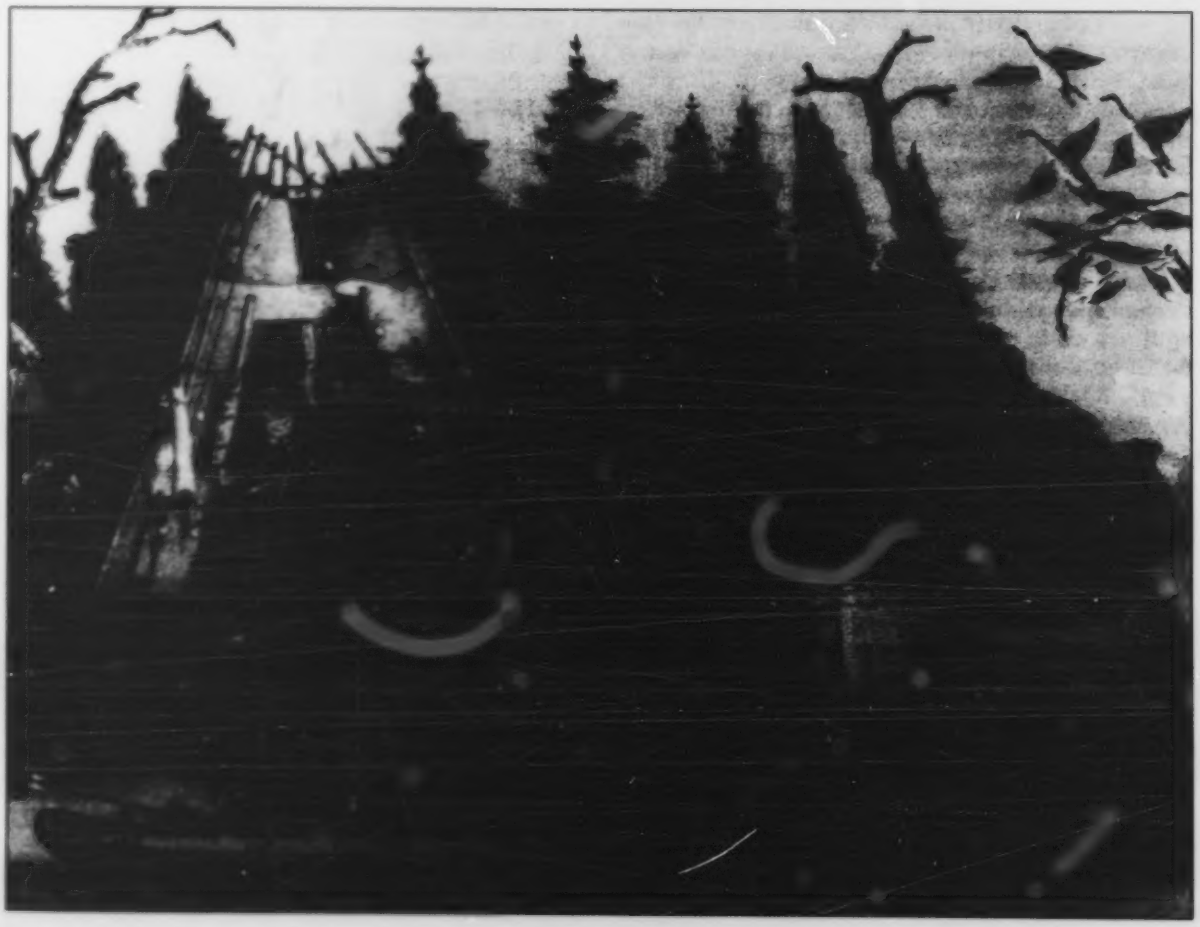
Tikal, au Guatemala, est la plus vaste et la plus impressionnante des cités mayas. Ses pyramides tronquées portant des autels surmontés de crêtes faîtières sont du VIII^e siècle, mais elles incorporent les vestiges superposés d'une douzaine de constructions antérieures.

En admettant que les populations du Nouveau Monde aient été aussi denses que celles de l'Ancien, comment se comparent-elles sur le plan de leur évolution sociale et technique? On a constaté au fil de l'histoire que la rapidité du développement social et culturel d'un groupe humain semblait dépendre de son environnement. On peut dire qu'en général les sociétés du Nouveau Monde ont évolué plus lentement que la plupart de celles de l'Eurasie. Plusieurs explications ont été avancées. Entre autres, on a suggéré comme l'un des facteurs du retard technologique du continent nord-américain le fait qu'on y trouvait une moindre variété d'animaux pouvant être domestiqués, notamment des bêtes de trait; par exemple, il n'y avait ni chevaux, ni ânes, ni chameaux.

Il serait probablement plus juste d'attribuer cette différence de rythme dans le développement au fait que l'Ancien Monde, beaucoup plus vaste et plus diversifié, pouvait tirer parti d'une plus large gamme de milieux et de cultures. Les civilisations de l'Ancien Continent avaient la possibilité de partager les inventions et les découvertes faites au cours des siècles par les diverses cultures de l'Europe et de la Méditerranée, de l'Égypte et de l'Afrique centrale, de l'Inde et de l'Asie du Sud-Est, de l'Asie centrale et de la Chine. Si chacune d'elles avait évolué isolément (comme celles de la Méso-Amérique), leur progression aurait sans doute été plus lente, semblable à celle qui caractérise les cultures du Nouveau Monde.

En dépit d'une évolution moins rapide, les civilisations du Mexique, de l'Amérique centrale

Cette peinture du début du XIX^e siècle est une représentation idyllique de la vie des Micmacs dans un pays de cocagne. Ces Amérindiens vivant dans la Gaspésie et les Provinces maritimes étaient d'habiles marins. Leurs canots aux bords surélevés leur permettaient de pêcher et de voyager en mer, le long des côtes.



et de la partie nord de l'Amérique du Sud existaient néanmoins depuis près de deux millénaires à l'époque des premiers contacts des Européens avec le Nouveau Monde. Vers l'an 500 de notre ère, la grande ville de Teotihuacan, dans la vallée de Mexico, dont la superficie surpassait celle de la Rome impériale, tombait déjà en ruine. La jungle dévorait rapidement les cités datant de la civilisation maya de la période classique à l'époque où les Toltèques du haut Mexique étendaient leur hégémonie militaire jusqu'en Amérique centrale. Entre-temps, les Aztèques, un petit peuple mexicain sans importance, assimilaient rapidement la culture toltèque, se préparant à renverser leurs prédécesseurs et à créer le plus vaste empire du Nouveau Monde. Au Pérou, les Incas érigeaient alors un immense empire fondé sur la puissance militaire et une organisation administrative complexe. En pénétrant dans les capitales des Aztèques et des Incas, les conquistadors espagnols du XVI[e] siècle furent ébahis par l'immensité et la splendeur de ces villes qui auraient fait honte à celles de l'Espagne.

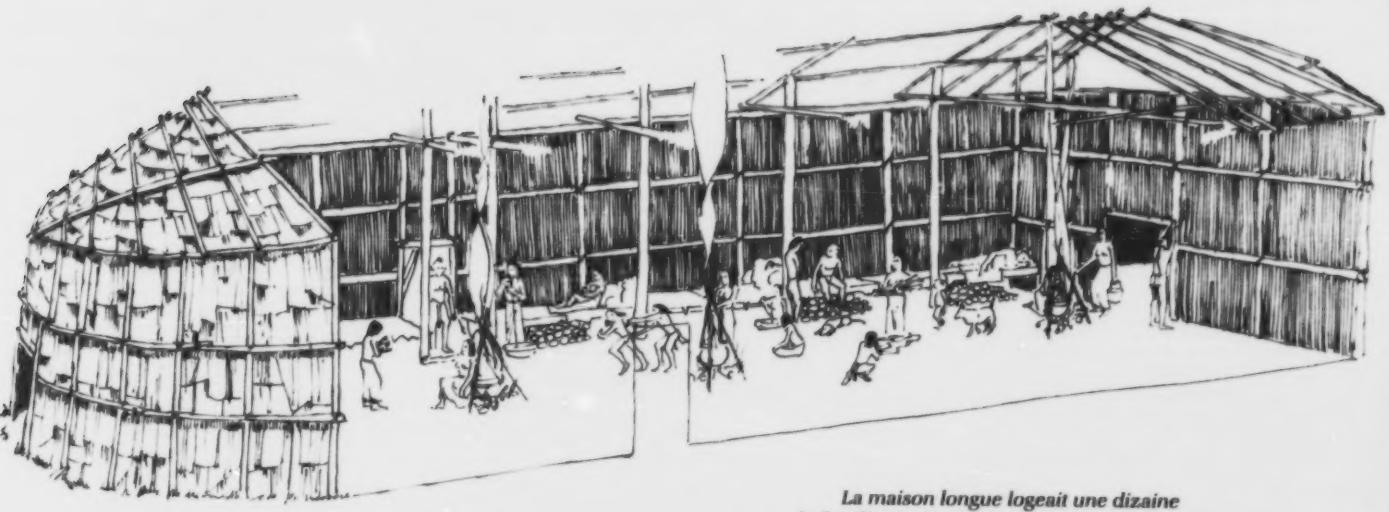
Au nord du Mexique, des populations assez denses occupaient presque toute la région qui constitue actuellement le centre et l'est des États-Unis. Elles subsistaient grâce à des techniques agricoles basées sur la culture du maïs, des fèves, des courges et d'autres plantes locales. Plus au nord, dans la vallée de l'Ohio, les agglomérations agricoles pourvoyaient aux besoins alimentaires des villes. Celles-ci possédaient de grandes places en leur centre et des tertres massifs de forme pyramidale surmontés de structures servant aux cérémonies rituelles. Dans l'ensemble, l'organisation sociale et religieuse de ces peuples rappelait les coutumes gauloises et britanniques d'il y a 2 000 ans telles que nous les ont décrites les Romains, occupés alors à étendre leur empire vers le nord, aux dépens des tribus locales. Lorsque les explorateurs européens virent que les grandes villes en ruine de l'est des États-Unis n'étaient habitées que par de petites populations amérindiennes, ils crurent qu'une civilisation plus ancienne de «bâtisseurs de tertres» les avait érigées. En réalité, la guerre et les maladies épidémiques apportées par les premiers Européens avaient récemment et rapidement décimé ces bâtisseurs et leurs descendants.

Les premiers occupants du Canada

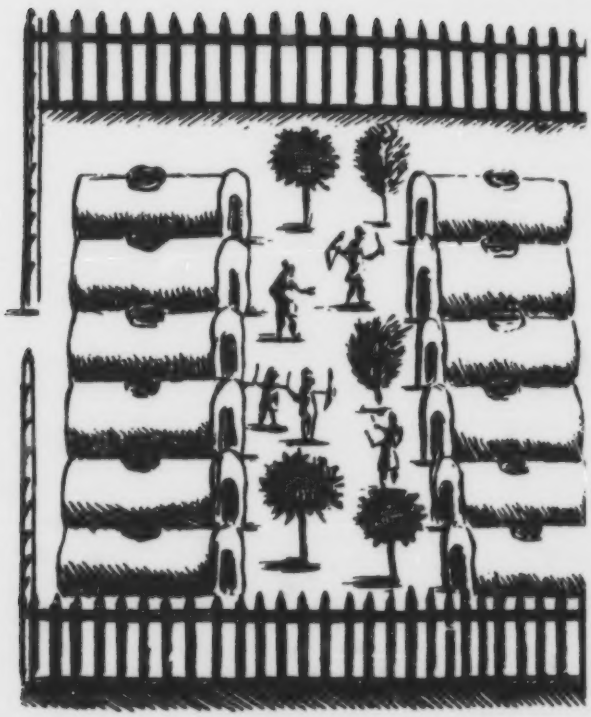
Les premiers occupants du Canada s'étaient créé des modes de vie adaptés à un climat plutôt froid et à des régions peu propices à l'agriculture, en marge des civilisations du Sud dont l'évolution était plus rapide. On a estimé à entre deux cent mille et deux millions le nombre d'habitants qui peuplaient alors le territoire du Canada; le chiffre exact se situe sans doute entre ces deux extrêmes. Seuls les plus hauts sommets des montagnes de l'Ouest et les îles les plus désolées de l'archipel du haut Arctique demeuraient inoccupés. Partout ailleurs, les ressources locales en poisson, en gibier et en plantes comestibles, beaucoup plus abondantes qu'aujourd'hui, suffisaient à nourrir les habitants. Dans la plupart des régions du Canada actuel, ces ressources naturelles ne sont plus que les vestiges de celles d'autrefois, après cinq siècles d'exploitation intensive, au moyen de techniques agricoles importées d'Europe, par une population en croissance constante et qui participe à un système économique à l'échelle internationale.

Dans nombre de régions, on est parvenu à créer une économie productive et un mode de vie relativement évolué, grâce à des techniques qui n'étaient fondées ni sur l'agriculture ni sur l'exploitation industrielle. On en trouve un exemple parfait chez les habitants du littoral de la Colombie-Britannique et des vallées fluviales adjacentes. Ces régions pouvaient nourrir plus de 100 000 personnes grâce au saumon et aux autres poissons, aux mammifères marins et terrestres et aux plantes sauvages. L'abondance de ces ressources suffisait aux besoins d'une nombreuse population concentrée dans de grands villages constitués de longues maisons en planches ou d'immenses maisons multifamiliales semi-souterraines. L'organisation sociale et le niveau de connaissance de ces tribus ressemblaient à ceux des peuplades agricoles relativement évoluées des autres régions du globe. On compare souvent leurs oeuvres d'art, notamment ces immenses totems en cèdre sculptés et peints, à celles de la Grèce antique.

À l'est des montagnes Rocheuses, la plupart des fleuves du Canada se jettent dans l'océan Arctique et ne bénéficient donc pas du passage du saumon du Pacifique, qui constituait une ressource alimentaire abondante et fiable pour les habitants du littoral ouest. Dans les Prairies, c'est le bison qui fournissait à la fois la nourriture, le combustible, l'habillement et le gîte aux quelque 25 000 nomades qui suivaient ces immenses troupeaux. Les chevaux, originaires de l'Amérique, n'étant réapparus sur le continent qu'à l'arrivée des premiers colons espagnols, les Amérindiens des Plaines devaient chasser les bisons à pied, souvent en les repoussant vers des enclos ou en les forçant à plonger du haut de falaises ou de



La maison longue logeait une dizaine de familles, soit une cinquantaine de personnes. D'après Jacques Cartier, ces habitations étaient «longues de environ cinquante pas ou plus, chascune, et douze ou quinze pas de laize» (app. 50 m sur 15 m).



Le baron de Lahontan se trouvait en Nouvelle-France à la fin du XVII^e siècle. Cette illustration de ses Voyages nous montre la forme caractéristique des maisons longues, avec leur toiture arrondie.

ravins à pic. Les archéologues ont démontré que certains de ces sites de chasse ont servi pendant près de dix millénaires, preuve que le mode de vie de ces chasseurs devait être relativement stable et sûr. Cependant, vers l'époque où les premiers Européens débarquaient sur la côte est du continent, certaines innovations commençaient à se répandre vers le nord jusqu'aux Plaines. Elles émanaient surtout des villages agricoles établis dans la vallée du Missouri. Plusieurs autres tentatives visant à instaurer une économie agricole eurent lieu aussi loin au nord-ouest que le centre de l'Alberta.

Au nord des Prairies s'étendaient de vastes forêts de conifères, de l'Alaska au Labrador. Environ 30 000 Amérindiens, peut-être même plus, occupaient ce territoire. Ceux de la région subarctique, à l'ouest, parlaient des langues proches de celle des Dénés (famille athapascane), tandis que les tribus de l'Est parlaient le cri ou l'une des autres langues de la famille algonquienne. Les modes de vie de ces deux groupes, adaptés au climat rigoureux des forêts boréales, se ressemblaient sur plusieurs points. Tous deux fabriquaient des canots en écorce de bouleau, des raquettes et des traînes sauvages, chassaient l'orignal et le caribou, et piégeaient les animaux à fourrure, dont les peaux constituèrent plus tard l'un des premiers motifs de l'intérêt des Européens pour le Canada.

Dans la toundra et les étendues glacées situées au-delà de la limite des arbres vivaient

L'immense ville morte de Machu Picchu est un exemple prestigieux de l'architecture des Incas, qui, au cours du siècle ayant précédé la conquête espagnole, étaient parvenus à unifier le Pérou en un empire comptant plusieurs millions d'habitants.

peut-être 20 000 Inuit, un peuple dont l'histoire diffère totalement de celle des Amérindiens. Par l'origine et la culture, ces Eskimos étaient plus proches de la Sibérie que de l'Amérique. Les Inuit étaient des immigrés de fraîche date; leur expansion vers l'est, à partir de l'Alaska, s'est produite à peu près à l'époque où les Scandinaves d'Islande fondaient les premières colonies européennes dans l'est de l'Arctique. Les contacts entre les Inuit et les Européens ont été presque ininterrompus durant le dernier millénaire. Pourtant, l'isolement de leur territoire et son manque d'attrait pour les explorateurs et les colons européens ont permis aux Inuit d'être l'un des derniers peuples du Nouveau Monde à conserver l'essentiel de sa culture et de ses traditions ancestrales.

À l'extrême opposé de l'Arctique, la région la plus méridionale du Canada actuel — le sud de l'Ontario et la vallée du haut Saint-Laurent — possédait les ressources nécessaires pour assurer la subsistance d'une importante population d'agriculteurs. Environ 50 000 Amérindiens occupaient la région située entre le lac Huron et la ville de Québec. Ils parlaient des langues iroquoiennes qui, tout comme leur économie agricole et leur mode de vie, étaient apparentées à celles des populations établies au sud des Grands Lacs. Ces peuples constituaient la frange nordique de ces cultivateurs de maïs, de fèves et de courges qui vivaient, à l'état sédentaire ou semi-sédentaire, dans de grandes agglomérations réparties dans l'est de l'Amérique du Nord entre le golfe du Mexique et les Grands Lacs. On peut retracer, dans l'organisation politique et sociale des Iroquoiens de l'Ontario, dans leur religion et leur perception du monde, des traits culturels des civilisations mésoaméricaines.

Enfin, sur la côte est du Canada vivaient les tribus de langue algonquienne qui sont les ancêtres des Micmacs et des Malécites des provinces de l'Atlantique, des Montagnais du nord du golfe du Saint-Laurent, et des Béothuks de Terre-Neuve, aujourd'hui disparus. Ces peuplades de chasseurs et de pêcheurs avaient un mode de vie similaire à celui de leurs parents des forêts boréales, mais elles occupaient une région où les ressources alimentaires étaient importantes et diversifiées. Comme les Amérindiens de la côte est des États-Unis et ceux des Antilles, ces

Ce vase d'argile à l'encolure décorée provient du sud de l'Ontario; il est d'origine iroquoienne.

peuples subirent les conséquences désastreuses de leur rencontre avec les Européens, peu après les voyages de Christophe Colomb. Ils furent les premiers à être enlevés comme esclaves, décimés par les maladies apportées par les navires européens et entraînés malgré eux dans les opérations commerciales des colons. Ces peuples ont été soumis à des changements si brusques et si profonds qu'il n'est pas étonnant que l'on connaisse aussi peu leur mode de vie ancestral.

Ainsi se présentait le Nouveau Monde à l'époque où les Européens s'aventuraient vers l'ouest sur l'Atlantique. Cet hémisphère recelait une flore, une faune et une population totalement inconnues; ses habitants affichaient des traits culturels différents de ceux de l'Ancien Monde. Il représentait en quelque sorte un monde idyllique, aux ressources abondantes, épargné par les maladies qui avaient causé de si grandes souffrances aux populations de l'Ancien Continent.

La première rencontre entre les deux mondes eut lieu dans le nord de l'hémisphère, dans la région qui constitue aujourd'hui le Canada. Les peuples de ce pays furent les premiers occupants du Nouveau Monde à rencontrer les étrangers venus des lointaines contrées situées au-delà de la mer de l'Est.

La mer océane

À l'ouest, l'horizon qui s'offre aux yeux des Européens est formé par l'océan Atlantique Nord. Depuis que l'Europe est habitée, cette immense étendue d'eau a suscité le rêve, la crainte et l'émerveillement. Durant les dix derniers millénaires, l'art de la navigation s'est développé graduellement, et ce n'est qu'au cours du dernier millénaire que les Européens sont parvenus à franchir cette mer s'étendant à l'ouest de leurs rivages.

Combien d'années se sont écoulées depuis que nos ancêtres européens ont contemplé pour la première fois l'océan Atlantique, se demandant ce qui se cachait au-delà de l'horizon ? Presque un demi-million d'années, car ils occupèrent le continent européen de façon sporadique, au gré de l'avance et du retrait des glaciers. Ces êtres avaient un cerveau plus petit que le nôtre, ce qui ne les empêchait pas de faire la chasse, de façonner des outils et de se servir du feu. Bien qu'ils aient sans doute connu l'existence de l'océan, ils n'avaient certainement ni la capacité ni l'ambition de s'aventurer loin du rivage. Peut-être ont-ils complètement ignoré cette étendue d'eau salée qui ne pouvait même pas apaiser leur soif.

À l'époque de la dernière glaciation, entre 35 000 et 15 000 ans avant notre ère, des humains semblables à nous habitaient l'Europe. L'*Homo sapiens* fut le créateur des fresques et des sculptures trouvées sur les parois des cavernes au sud de la calotte glaciaire qui recouvrait l'Europe. Certains dessins, où sont représentés non seulement des saumons, qu'on trouvait autant dans les fleuves que dans la mer, mais aussi des phoques, qui sont exclusivement des animaux marins, prouvent que ces humains connaissaient l'océan et sa faune.

À cette époque, les peuples vivant de l'autre côté de l'Eurasie disposaient déjà d'embarcations et de radeaux qui leur permettaient d'atteindre l'Australie et de s'y établir ; même si, en ce temps-là, le niveau de la mer était beaucoup plus bas que de nos jours, une étendue d'eau de 80 kilomètres séparait l'Eurasie de l'Australie. Rien ne prouve que les Européens de la période glaciaire aient construit et utilisé des bateaux, mais il est probable qu'ils ont chassé le long de la côte et sur la banquise qui recouvrait le littoral atlantique. Ils créèrent sans doute des légendes expliquant l'existence de la mer et de sa faune, mais on ne peut que supposer comment ils interprétaient des phénomènes comme les vagues et les marées, ou imaginaient ce qui se trouvait au-delà de l'océan.

Les premiers marins

À la fin de la période glaciaire, les progrès technologiques et économiques s'accélérèrent dans toute l'Europe, ainsi que dans presque toutes les autres régions du globe. Il y a dix millénaires, alors que le niveau des océans s'élevait et que la mer du Nord séparait l'Angleterre du reste du continent, les peuplades de chasseurs du littoral entreprirent l'exploitation des ressources côtières et marines. Après que l'Angleterre eut été séparée définitivement du continent à la suite de l'élévation du niveau de la mer, de nouvelles techniques agricoles et de nouveaux styles d'artisanat y apparurent en même temps qu'en Europe, ce qui prouve qu'elle fut continuellement en contact avec le continent par bateau. Il y a 4 000 ans, on possédait des embarcations assez solides pour transporter à Stonehenge d'immenses blocs de «pierres bleues» du pays de Galles, sur une distance d'au moins 100 kilomètres le long du canal de Bristol. Il est même possible que ces bateaux aient parcouru plusieurs centaines de kilomètres s'ils ont contourné le cap de Land's End et remonté la Manche vers l'embouchure du fleuve Avon. Bien que le transport de ces pierres se soit probablement effectué à bord de radeaux rustiques ou

Érigé entre 2 000 et 1 500 ans avant notre ère, le monument néolithique de Stonehenge, dans la plaine de Salisbury, en Angleterre, était voué au culte solaire. Les pierres levées qui forment l'anneau central ont été transportées par eau du pays de Galles.

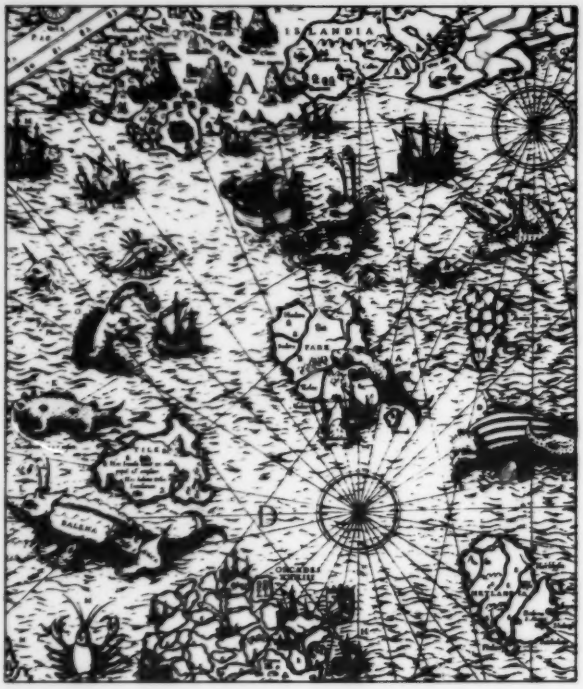
encore en les coinçant entre les coques de deux grands canots de style catamaran, ce genre d'expédition dénote une connaissance assez précise de l'art de la navigation.

Les reproductions et les fresques découvertes dans les tombeaux égyptiens montrent qu'au moins 2 000 avant J.-C. les Égyptiens fabriquaient déjà de gros navires de transport, mus à la voile et à la rame. Toutefois, ces bateaux ne naviguaient que sur le Nil et étaient trop fragiles pour voguer en haute mer. Cinq siècles plus tard, les pétroglyphes scandinaves représentent de grands vaisseaux destinés à la pêche côtière ou au transport. Les premières reproductions de navires hauturiers apparaissent sur les fresques et les poteries des civilisations minoenne et mycénienne de la mer Égée, et, 1 000 ans avant J.-C., on utilisait probablement des embarcations similaires pour caboter le long des côtes européennes et nord-africaines.

Naviguer en haute mer

Dès l'an 500 avant J.-C., les peuples de la Méditerranée commençaient à entreprendre de longs voyages en mer. Les commerçants phéniciens de quelques villes côtières de ce qui est aujourd'hui le Liban furent d'ailleurs les premiers à concevoir des navires assez résistants et à acquérir les compétences requises pour la navigation hauturière. Vers l'an 600 avant notre ère, le pharaon Néchao II envoya des marins phéniciens faire le tour du continent africain; ce voyage dura trois ans. L'historien grec Hérodote, qui mentionne cette expédition, la met en doute, car les marins avaient rapporté que, durant une partie du voyage, le soleil avait traversé le ciel au nord du navire plutôt qu'au sud, comme c'est le cas dans les pays méditerranéens. Cette observation, la première à être faite par des Européens ayant passé au sud de l'équateur, prouve que les Phéniciens atteignirent vraiment le sud de l'Afrique et firent le tour du continent six siècles avant notre ère.

Au VIII[e] siècle avant J.-C., les Phéniciens de l'est de la Méditerranée avaient établi une ville importante à Carthage, près de l'actuelle cité de Tunis, sur la côte nord-africaine. Ce furent les Carthaginois qui s'aventurèrent au-delà des Colonnes d'Hercule (le détroit de Gibraltar) pour aller explorer l'est de l'Atlantique. Vers 450 avant J.-C., Hannon, un navigateur carthaginois, voyagea vers le sud le long de la côte occidentale de l'Afrique jusqu'au cap Vert, où il aurait fondé plusieurs colonies et établi des relations com-



Illustrant les mille dangers et les mille terreurs de l'océan, des monstres jaillissaient des eaux sous la plume des anciens cartographes.

merciales avec les habitants. Il semblerait aussi qu'à cette époque des négociants de Carthage voyageaient vers le nord en longeant le littoral ouest de l'Europe et qu'ils troquaient de l'étain avec les habitants de l'ouest de l'Angleterre.

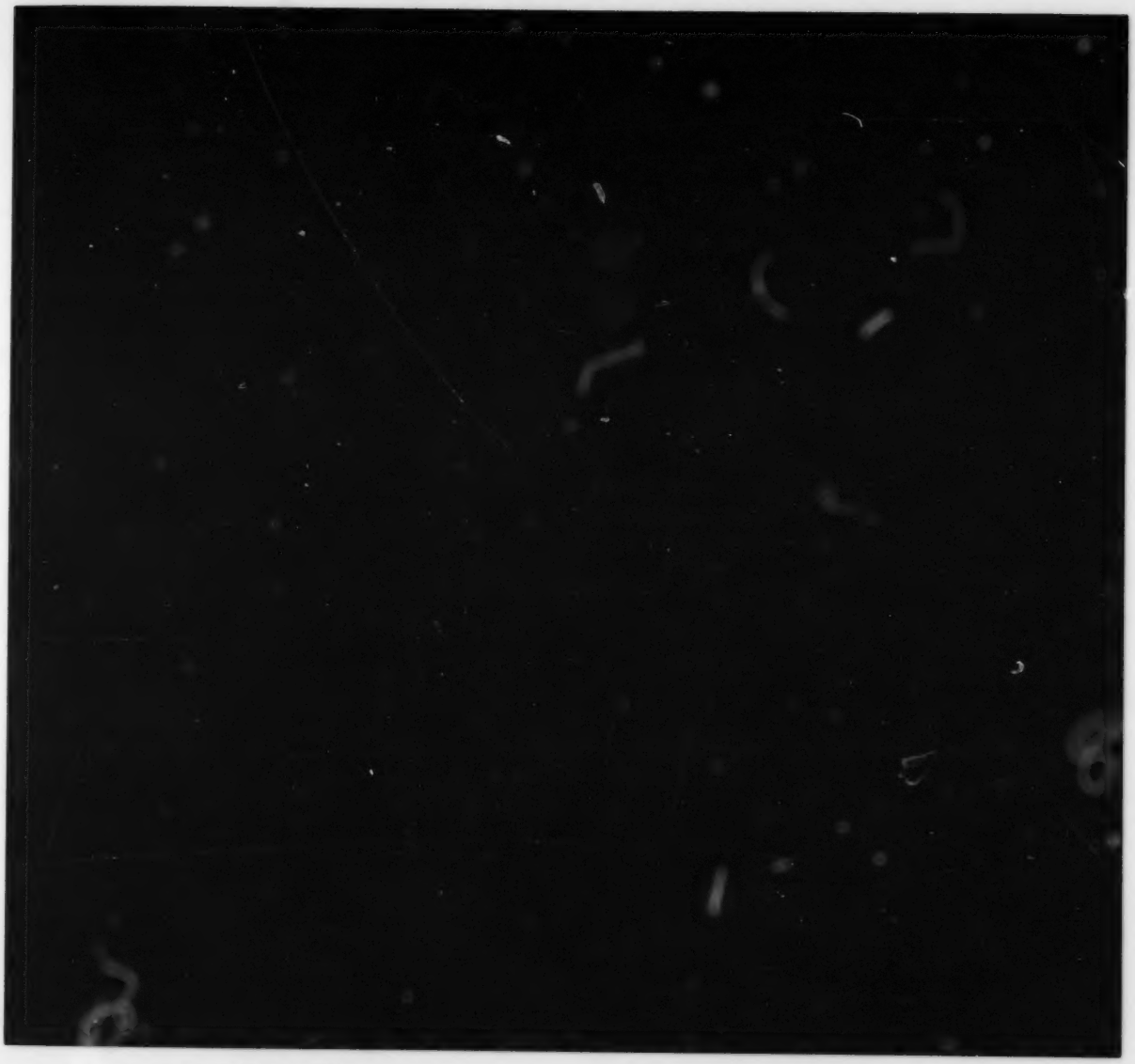
Au cours de leurs explorations et de leurs voyages de commerce subséquents le long de la côte occidentale de l'Afrique, il se peut que les navigateurs carthaginois aient foulé le sol de plusieurs îles dans l'est de l'Atlantique. Des navires poussés vers le large par de violentes tempêtes ont pu dériver jusqu'aux Canaries, juste à une centaine de kilomètres du rivage, et peut-être aussi jusqu'à Madère, à 500 kilomètres plus au nord-ouest. Des légendes locales parlent d'un trésor en pièces de monnaie et d'une statue carthaginoise trouvés dans la petite île de Corvo, qui fait partie de l'archipel des Açores, situé au milieu de l'Atlantique. Ces légendes sont apparues tout de suite après l'établissement des Portugais dans les Açores, au milieu du XV[e] siècle; toutefois, on n'a identifié aucune pièce de monnaie, ni statue, ni aucun autre vestige archéologique, et ces histoires ne seraient donc que pure fiction. Les Phéniciens, qui étaient des navigateurs côtiers, devaient certainement craindre de s'éloigner du rivage et n'avaient sans doute aucun désir de s'aventurer en pleine mer.

Ultima Thulé

Bien que les Phéniciens aient fait progresser les techniques et les connaissances nécessaires à la navigation hauturière, ce sont d'autres navigateurs méditerranéens qui ont tiré profit de leur savoir. L'un d'eux, Pythéas, dont le nom nous est parvenu par les oeuvres de plusieurs historiens anciens, était un géographe et un mathématicien vivant dans la colonie grecque de Massalia, sur le site actuel de Marseille. On raconte que, vers 330 avant notre ère, Pythéas fit voile vers l'ouest en passant par les Colonnes d'Hercule, puis vers le nord, en suivant peut-être la route des marchands de métaux phéniciens qui avaient établi un commerce dans l'ouest de l'Angleterre. Poursuivant sa route vers le nord, il atteignit une terre nommée Thulé, située à six jours de navigation au nord de l'Angleterre et à une journée au sud d'une mer de glace. Arrivé en plein été, il put contempler le soleil de minuit et apprendre qu'en hiver le soleil ne se levait jamais. Il a rapporté l'existence d'un phénomène qu'il appela «le poumon de la mer» et au cours duquel la terre, l'eau et l'air se mélangeaient de manière à former une masse houleuse où il était impossible de naviguer. Il s'agissait là sans doute d'un désagréable mélange de brouillard et de glaces flottantes, allié à une forte houle, caractéristique de l'Atlantique Nord.

La Thulé de Pythéas devint bientôt Ultima Thulé, le lieu le plus éloigné de la terre. Les observations de Pythéas sur le soleil de minuit, les longues nuits d'hiver et les glaces flottantes nous incitent à croire qu'il avait dû se rendre dans un lointain territoire nordique. On a été jusqu'à prétendre qu'il avait atteint l'Islande, devenant ainsi le premier Européen à avoir réussi une longue traversée dans l'Atlantique Nord. Pourtant, cela paraît peu probable. D'après ses descriptions, Thulé était habitée par des cultivateurs de céréales qui se nourrissaient également de fruits, de racines et de miel, tandis que l'Islande semble être restée inhabitée jusque vers la fin du premier millénaire. La Thulé de Pythéas devait être située plutôt sur la côte ouest de la Norvège, qu'il aurait pu atteindre en employant les méthodes de navigation des Phéniciens et en restant toujours en vue de la terre.

Les marins romains adoptèrent à leur tour les techniques maritimes des Phéniciens et empruntèrent leurs routes commerciales. À l'est, ils prolongèrent leurs itinéraires en traversant la mer d'Arabie pour atteindre l'Inde. À l'ouest, ils connaissaient l'existence des îles Canaries, au large de l'Afrique occidentale. Cependant, les



Les navires sont un sujet fréquent des gravures rupestres des pays scandinaves. On y distingue la forme familière des proues et des poupes recourbées vers le haut. Vieux de 3 500 ans, ce pétroglyphe se trouve à Göteborg, en Suède.

Romains ne semblent pas avoir été intéressés à l'exploration ou au commerce sur l'Atlantique, et rien n'indique qu'ils aient donné suite aux découvertes effectués par Pythéas ou d'autres explorateurs plus anciens. On a affirmé que les Romains avaient atteint l'Islande; toutefois, le seul témoignage susceptible d'appuyer cette thèse est la découverte de trois pièces de monnaie romaines datant du III[e] siècle, exhumées lors de fouilles archéologiques dans ce pays. Ces pièces de monnaie ont vraisemblablement abouti dans cet endroit à une époque plus récente; peut-être provenaient-elles du pillage de quelque trésor européen par des Vikings. En l'absence de tout document écrit témoignant de ces expéditions romaines au nord ou à l'ouest, et de tout vestige prouvant que les Romains ont occupé l'Islande ou d'autres territoires atlantiques, ces trois pièces de monnaie ne constituent pas une preuve suffisante.

Alors que la puissance romaine s'affaiblissait et que l'Europe entamait le Moyen Âge, les énergies intellectuelles et économiques du continent furent dirigées de plus en plus vers le développement intérieur. Les connaissances géographiques de l'Ancien Monde, y compris le concept d'une terre sphérique et l'idée que l'on pouvait atteindre l'Inde en naviguant vers l'ouest, furent oubliées jusqu'aux redécouvertes de la Renaissance.

Aussi étrange que cela puisse paraître, les premières terres découvertes à l'ouest de l'Europe ne le furent pas par les peuples ayant hérité des connaissances et de la technologie des civilisations méditerranéennes classiques. Elles le furent plutôt par les Européens du Nord, qui utilisèrent leurs propres techniques de construction navale, leur propre connaissance de l'Atlantique Nord, et des concepts géographiques peu redevables aux découvertes de l'époque classique. Avec eux, l'histoire de l'exploration de l'Atlantique entre dans un monde différent, un monde de brumes et de glaciers nordiques. Ce monde était celui des peuples celtiques et germaniques, dont les expéditions vers l'ouest avaient des buts fort différents de ceux poursuivis par les prudents commerçants méditerranéens.

CHAPITRE 2

LA TERRE DES BIENHEUREUX

Les Irlandais furent les premiers Européens à posséder les techniques de navigation pour partir à la conquête de l'Atlantique Nord. Dès l'an 800, les moines irlandais occupaient des îles aussi éloignées que l'Islande. La légende de saint Brendan suggère même qu'ils auraient découvert le Nouveau Monde dès le VI^{e} siècle.

Ce calice du début du VIII^{e} siècle, en argent orné de filigrane d'or et d'émail colorié, a été retrouvé à Ardagh, avec d'autres objets, dans une cache où on l'avait mis sans doute pour le soustraire aux pillards vikings (hauteur : 18 cm).

Il a fallu plus d'un millénaire pour effectuer la christianisation de l'Europe. Ce phénomène, qui constituait plus qu'un mouvement religieux, permit de consolider la civilisation de l'empire romain d'Occident et de la propager graduellement dans toute l'Europe. Au cours du premier millénaire de notre ère, cette civilisation regroupa progressivement un grand nombre de populations tribales, qui finirent par ne former qu'un seul peuple partageant certaines croyances et conceptions du monde ainsi que les vastes connaissances accumulées au fil des siècles par les civilisations précédentes. Le christianisme a été le fondement de la première véritable civilisation européenne, celle de «l'Europe du latin et du cheval», à laquelle on se réfère de nos jours sous le nom d'Europe «médiévale». Étonnamment, il a aussi fourni un motif aux premières explorations de l'Atlantique.

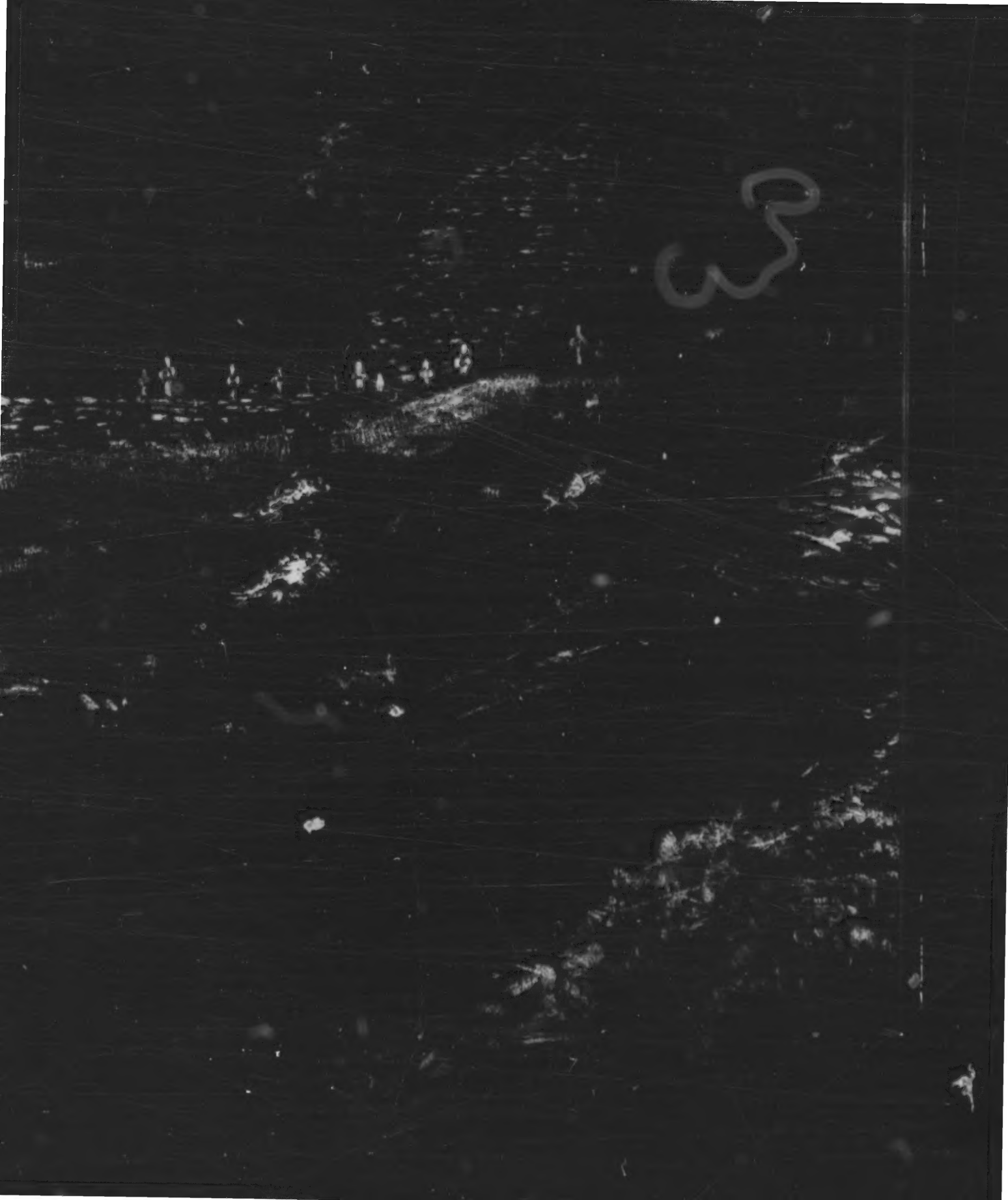
L'Irlande est parsemée de croix celtiques monumentales en pierre. Celle-ci s'élève à Ahenney, dans le comté de Tipperary, et date du VIII^e siècle. La décoration des croix devint plus élaborée à mesure que les artistes subirent l'influence de l'art du continent européen.

Les saints navigateurs

À mesure que le christianisme se répandait du Moyen-Orient vers l'ouest, différents peuples adoptèrent cette nouvelle religion, chacun faisant valoir toutefois une manière particulière d'en pratiquer les enseignements. Ainsi, en Irlande et en Afrique du Nord, l'idéal monastique fut de vivre en ermite à l'écart de toute société humaine. En Afrique du Nord, les ermites chrétiens vivaient dans le désert ou s'isolaient pour méditer au sommet de piliers de pierre. En Irlande, l'ermite, à l'image de celui du désert, se vouait à la mer et errait au hasard à la recherche d'un rocher ou d'une île perdue pour se retrouver dans la seule compagnie de Dieu et du diable. En l'an 891, trois de ces ermites se présentèrent à la cour du roi Alfred le Grand. Partis une semaine auparavant dans une petite embarcation sans rames et avec des provisions pour seulement sept jours, déterminés à servir Dieu là où Il voudrait bien les mener, ils avaient débarqué sur la côte occidentale de l'Angleterre. Depuis déjà plusieurs siècles, des moines irlandais entreprenaient ce genre d'expéditions, dont certaines les auraient conduits très loin dans l'Atlantique.

Après la christianisation de l'Irlande au tout début du V^e siècle alors que saint Patrice bâtit une église et fonda une mission dans l'Ulster, l'île devint un bastion de la nouvelle religion. Durant une bonne partie du Moyen Âge, l'Irlande fut un important centre de culture et d'éducation chrétiennes. Au fil des siècles, les moines entreprirent l'exploration de l'océan qui les entourait, faisant la découverte de nombreuses îles dans l'Atlantique Nord et décidant de s'y installer. Se servant de ces îles comme relais, ils furent les premiers Européens à s'aventurer sur la mer océane, et peut-être même abordèrent-ils la côte est du continent nord-américain.

Un monastère irlandais vers l'an 800. Les moines ne portaient pas de vêtements distinctifs et les bâtiments ne différaient pas des constructions séculières. Comme on bâtissait en bois et même en torchis, rien n'en a subsisté sauf quelques petites églises de pierre dont la plus ancienne daterait de 788.



Le coracle

Les premiers moines irlandais voyageaient dans des embarcations appelées coracles, dont la coque en bois était recouverte de peaux cousues à la main. Jules César fut le premier à donner une description de ce type de bateau que les Bretons utilisaient à l'époque et dont certains pêcheurs de l'ouest de l'Irlande se servent encore de nos jours. Mû à l'aide de rames et d'une voile carrée, suffisamment léger pour se laisser porter par la houle comme un oiseau de mer, un coracle de bonne construction pouvait entreprendre de longs voyages en mer.

Durant les étés de 1976 et 1977, l'aventurier Tim Severin prouva l'aptitude du coracle à tenir la mer, en naviguant dans une telle embarcation de l'Irlande à Terre-Neuve. Son bateau, le *Brendan*, mesurait 11 mètres de longueur sur 2,40 mètres de largeur au maître bau, soit la dimension d'un petit voilier moderne. Reproduit selon le modèle traditionnel, ce coracle se composait d'une frêle carcasse de lisses en frêne reliées entre elles par 1 600 lanières de cuir et recouvertes de 49 peaux de cuir, tannées dans de l'écorce de chêne et enduites de suint. Essuyant plusieurs tempêtes, perforé par les glaces, le *Brendan* réussit à parcourir 185 kilomètres par jour sans jamais mettre son équipage de cinq hommes en péril. Au cours de cette expédition, les aventuriers affrontèrent le brouillard, les icebergs, les baleines et bien d'autres phénomènes que l'éponyme du *Brendan*, saint Brendan le navigateur, rencontra durant sa première traversée.

Le voyage de saint Brendan

Les voyages en mer à bord de coracles donnèrent naissance à l'une des formes de récit les plus populaires de l'ancien folklore irlandais, l'«imram», où l'aventure et le fantastique sont mis en valeur au détriment de la vérité historique. Cette forme littéraire antérieure au christianisme fut bientôt adaptée au nouveau monde des «peregrini», ces moines-vagabonds des mers, et le plus célèbre de ces récits à nous être parvenu est le *Navigatio Sancti Brendani*, «Le Voyage de saint Brendan». Des érudits et des nationalistes irlandais ont soutenu que ce récit racontait la découverte du Nouveau Monde par les Irlandais au VI[e] siècle. Il s'agit là d'une conclusion fort discutable, bien que certains éléments du récit de saint Brendan suggèrent que les Irlandais connaissaient depuis longtemps le centre et l'ouest de l'Atlantique.

Saint Brendan serait né en l'an 489 de notre ère. Il consacra toute sa vie à l'Église et fonda plusieurs monastères. Ce fut également un grand voyageur. Il entreprit de nombreuses expéditions en bateau vers l'Écosse, le pays de Galles, la Bretagne continentale et vraisemblablement les îles Orcades et les îles Shetland. Dans sa vieillesse, il entendit parler d'une «Terre des Bienheureux», une terre de bénédiction située au-delà des mers et protégée par d'épaisses nappes de brouillard, et qu'une de ses connaissances avait visitée. Dans ce pays fabuleux où le jour régnait en permanence, les plantes étaient toujours en fleurs, les arbres portaient des fruits délicieux et toutes les pierres étaient précieuses; on n'avait jamais besoin de boire ni de manger, ayant constamment la sensation d'avoir bu beaucoup de vin nouveau. Avide d'entreprendre un dernier voyage pour visiter cette terre paradisiaque, saint Brendan se fit construire un coracle et y fit entasser des provisions pour quarante jours. En compagnie de dix-sept moines, il hissa la voile et partit pour une expédition qui allait durer sept ans, de 565 à 572 selon la tradition.

Durant ce périple, saint Brendan et son équipage virent une multitude de merveilles. Dans une île, ils aperçurent des troupeaux de moutons plus gros que des bovins, et, un peu plus loin, des nuées d'oiseaux qui chantaient des psaumes en latin. Une autre fois, ils débarquèrent sur un îlot pour faire un feu et cuire leur repas, et, à leur grande stupeur, l'îlot devint tout à coup une baleine fâchée qu'ils appelèrent Jasconius. Cette baleine réapparut plusieurs fois au cours de leur voyage et consentit aimablement à leur prêter son dos pour quelques pique-niques froids. Des êtres angéliques ou des moines rencontrés dans les nombreuses îles visitées les approvisionnèrent tout au long du voyage. Les navigateurs rencontrèrent même Judas Iscariote, qui vivait en solitaire sur un rocher et endurait des tourments éternels. Ils atteignirent enfin un immense pays qu'ils explorèrent pendant quarante jours, pour se retrouver finalement au bord d'un fleuve infranchissable. C'est alors qu'un jeune homme leur apparut, leur révéla qu'ils venaient de découvrir la Terre des Bienheureux et leur conseilla fortement de retourner chez eux. Suivant son conseil, ils revinrent vers la mer chargés de fruits et de pierres précieuses, et refirent voile vers leur point de départ.

Il est difficile d'associer le jour perpétuel, les arbres constamment chargés de fruits et les sentiers jalonnés de pierres précieuses de la Terre des Bienheureux à une région connue de la planète. Cependant, parmi les aventures fantas-

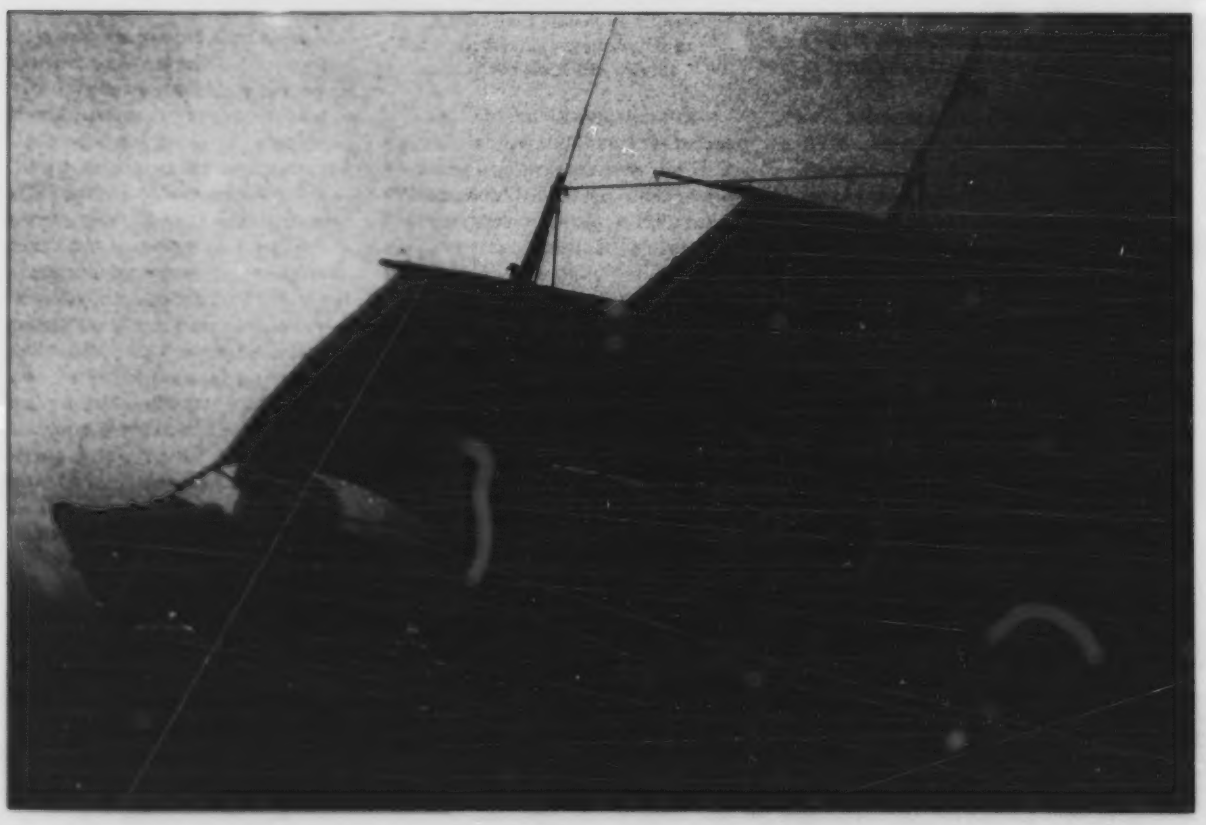
tiques et miraculeuses des saints moines se trouvent des descriptions de phénomènes plus terrestres. Si on les dépouille de leurs attributs merveilleux, les descriptions de baleines, de brumes, d'îles rocheuses, de moutons sauvages et d'immenses volées d'oiseaux de mer dépeignent une image caractéristique de l'Atlantique Nord. Elles sont probablement basées sur des connaissances acquises au cours de voyages effectués dans les archipels situés au nord de l'Écosse, comme les Hébrides, les Orcades, les Shetland et peut-être les Féroé. Certaines descriptions laissent supposer que les anciens Irlandais avaient une connaissance de l'Atlantique Nord plus étendue qu'on ne le croit. Le passage suivant nous en donne une idée :

« [...] une haute montagne surgit de l'océan vers le nord. Elle semblait encapuchonnée de brume, mais c'était plutôt une grande fumée qui émanait de sa cime. Le vent poussa le bateau presque sur la côte. Les falaises étaient si hautes qu'ils en voyaient à peine le sommet; elles étaient noires comme du charbon et abruptes comme un mur. [...] Un vent favorable les poussa vers le sud, et, quand ils se retournèrent, ils virent la montagne, dégagée de nuages, crachant des flammes dans le ciel puis les aspirant sur ses pentes, de sorte que toute la montagne brillait comme un bûcher.»

Cette description ressemble beaucoup à celle d'une île volcanique. Bien que des ecclésiastiques irlandais instruits eussent connu l'existence de volcans dans la Méditerranée, l'emplacement présumé de ce volcan dans l'Atlantique Nord indiquerait qu'il s'agit de l'Islande.

De plus, la mention d'une brusque chute du vent, ainsi que d'une mer calme et figée, évoquant des glaces flottantes, fait songer à une région très nordique. Le passage suivant relate probablement une autre expérience des aventuriers avec l'élément glacé :

«Un jour, après avoir célébré la messe, ils virent une colonne qui se dressait dans la mer; elle leur semblait proche, mais il leur fallut trois jours pour l'atteindre. En arrivant à proximité, saint Brendan regarda vers sa cime mais ne put l'apercevoir parce qu'elle était trop haute. Elle était plus haute que le ciel. De plus, elle était en-



Durant les étés de 1975 et 1976, l'aventurier Timothy Severin a franchi l'Atlantique, de l'Irlande à Terre-Neuve, à bord du Brendan, *une réplique du grand coracle des moines irlandais du VIIIe siècle.*

Les bâtiments du monastère de Glendalough, dans le comté de Wicklow, datent du XI^e^ ou du XII^e^ siècle. La tour ronde couronnée d'un cône en pierre est un rappel dramatique des invasions vikings. Des veilleurs y surveillaient l'apparition des drakkars sur la mer et les gens cherchaient refuge à l'abri de ses solides murs de pierre.

tourée d'un filet aux mailles si larges que le bateau put passer au travers. Ils ne savaient pas de quoi était fait ce filet. Il avait la couleur de l'argent mais il était dur comme du marbre. La colonne elle-même était du plus pur cristal.»

Cela pourrait bien être la description d'un iceberg entouré de glaces flottantes ou de fragments d'iceberg. La plupart des grands icebergs de l'Atlantique Nord naissent des glaciers du Groenland, et, poussés par le courant du Labrador, ils dérivent vers le sud pour aller se dissoudre dans les eaux chaudes du Gulf Stream. On en trouve beaucoup dans la baie de Baffin, ainsi qu'au large des côtes du Labrador et de Terre-Neuve. Ces icebergs dérivent rarement à l'est du 36^e^ degré de longitude ouest, au milieu de l'Atlantique à environ 2 000 kilomètres à l'ouest de l'Irlande.

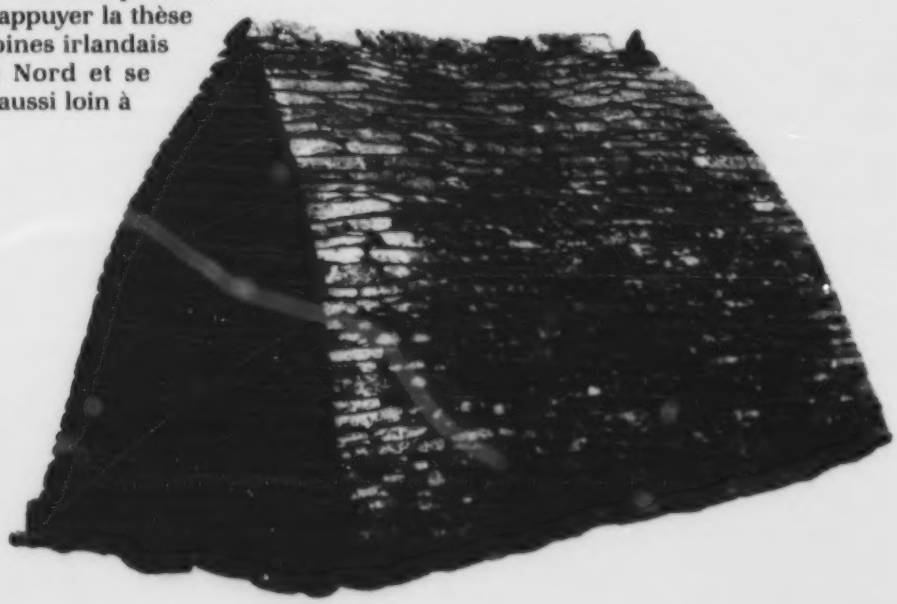
En somme, le *Navigatio Sancti Brendani* laisse entendre que déjà au IX^e^ siècle, où il fut écrit, les Irlandais connaissaient l'Islande et avaient pu explorer le milieu de l'Atlantique. Toute autre conclusion relative à la possibilité d'une découverte du Nouveau Monde par les Irlandais n'est que pure spéculation fondée sur les aventures improbables et merveilleuses rapportées dans le *Navigatio*. Il existe cependant d'autres preuves, plus fiables, susceptibles d'appuyer la thèse voulant que les anciens moines irlandais aient exploré l'Atlantique Nord et se soient établis dans des îles aussi loin à l'ouest que l'Islande.

Dicuil le géographe

L'ouvrage intitulé Liber de Mensura Orbis Terrae («De la mesure du globe terrestre»), qui donne une description géographique de toutes les terres connues à l'époque, fournit l'une de ces preuves. Ce livre fut rédigé en l'an 825 par un moine irlandais du nom de Dicuil, qui vivait à la cour de Charlemagne. S'appuyant sur ses connaissances personnelles et sur des renseignements recueillis auprès d'autres moines, Dicuil écrivit ce qui suit :

«Tout autour de notre île d'Hibernia [l'Irlande], il y a des îles, certaines petites, d'autres minuscules. Au large des côtes de l'île de Bretagne, il y a beaucoup d'îles, certaines grandes, d'autres petites, d'autres moyennes ; quelques-unes se trouvent en plein océan au sud de la Bretagne, d'autres à l'ouest ; mais elles sont particulièrement nombreuses au nord-ouest et au nord. Dans certaines de ces îles j'ai vécu, dans d'autres j'ai abordé, d'autres je les ai aperçues et d'autres encore j'ai lu à leur sujet.»

Les nombreuses îles situées «au nord-ouest et au nord» doivent être les Hébrides, où l'Irlandais saint Colomban avait fondé un monastère, à Iona, dès l'an 563. Elles comprennent probablement les Orcades et les Shetland, ces deux archipels étant séparés l'un de l'autre par 80 kilomètres de pleine mer. On a d'ailleurs trouvé des vestiges archéologiques des premières colonies de moines irlandais dans chacune de ces îles.



Alors que partout en Irlande les moines construisaient habitations et lieux de culte en bois, dans la péninsule de Dingle la rareté de ce matériau les obligea à utiliser la pierre. Des oratoires des VIII^e^ et IX^e^ siècles se sont ainsi conservés. Celui de Gallarus, en forme de coque renversée, est le plus parfait.

L'Atlantique Nord

On peut décrire l'Atlantique Nord comme un gigantesque organisme circulaire de six mille kilomètres de largeur et de sept kilomètres de profondeur. Il puise son énergie à plusieurs forces naturelles : la chaleur du soleil tropical combinée au froid glacial de la nuit arctique; les vents et les ouragans qui balaient sa surface; la rotation de la Terre; et la pulsation biquotidienne de la mer, qui s'amorce dans le Sud pour s'estomper progressivement et disparaître dix-huit heures plus tard dans les flots glacés de l'Arctique. La mer des Sargasses constitue le coeur de cet organisme : c'est une masse ovale encombrée d'algues et brûlée par le soleil, située entre les Antilles et les côtes de l'Afrique. Autour de cet axe circule, dans le sens des aiguilles d'une montre, un puissant tourbillon d'eau d'où s'échappe le Gulf Stream, un courant chaud de l'Atlantique. Il charrie les eaux subtropicales jusqu'à la côte est de l'Amérique du Nord, traverse les Grands Bancs, continue vers le nord-est en réchauffant les eaux sur son passage, pour apporter finalement un climat tempéré au nord-ouest de l'Europe.

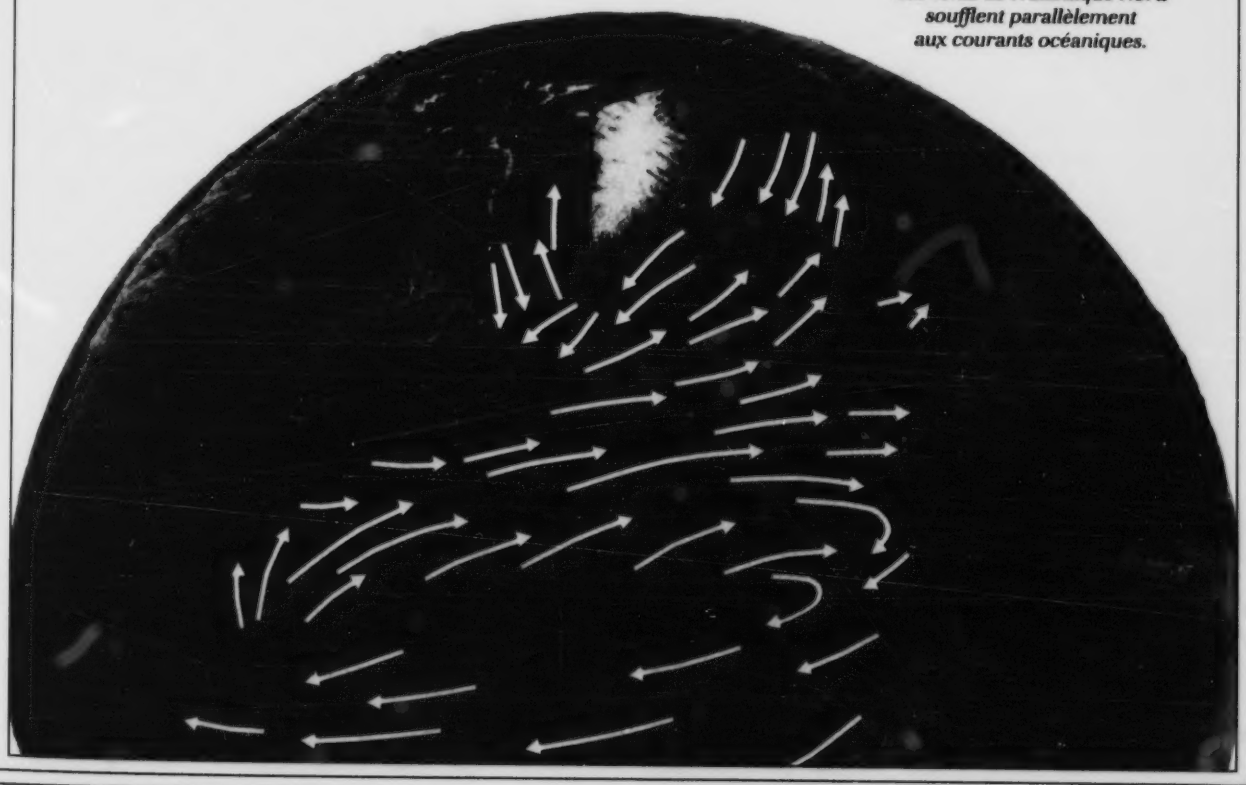
À l'encontre des courants chauds du Gulf Stream, chaque printemps les glaces flottantes formées dans les mers arctiques s'avancent vers le sud, portées par une série de courants froids qui circulent entre le Labrador, le Groenland et l'Islande. Celles qui se déplacent au sud du Spitzberg, dans la mer de Barents, et qui atteignent parfois l'Islande, vont fondre rapidement dans les affluents septentrionaux du Gulf Stream. Une seconde masse de glaces flottantes et d'icebergs glisse le long de la côte est du Groenland, mais elle rencontre bientôt un autre affluent du Gulf Stream, qui la ramènera au nord dans la baie de Baffin. Seul le courant froid du Labrador pénètre profondément dans l'Atlantique, à partir de la baie de Baffin et jusqu'aux eaux limitrophes de Terre-Neuve; chaque printemps, il charrie d'immenses champs de glace ainsi que des icebergs détachés des glaciers du Groenland et de l'Arctique. La tumultueuse mer du Labrador, encombrée de glace, et les montagnes de glace flottantes qui errent chaque été près des côtes de Terre-Neuve représentaient des dangers inconnus pour les premiers navigateurs européens. Mais le courant du Labrador transporte également la faune marine de l'Arctique — poissons, phoques, morses, baleines et ours polaires — jusqu'aux côtes de Terre-Neuve, qui sont, en fait, aussi méridionales que les plages tempérées de l'ouest de la France.

Les vents de l'Atlantique Nord soufflent parallèlement aux courants océaniques. Ils circulent en un mouvement giratoire autour d'une zone de haute pression axée sur les Açores et s'étendant vers l'ouest à travers la mer des Sargasses. Autour de cet anticyclone, les alizés soufflent en direction sud vers les rives du Portugal et de l'Afrique du Nord, pour virer ensuite à l'ouest vers l'Amérique du Sud et les Antilles. Leurs équivalents nordiques, les vents d'ouest, remontent le long de la côte nord-américaine et virent ensuite au nord-est, vers les îles Britanniques et l'Europe. Au nord des vents d'ouest, à la latitude de la Norvège et de l'Islande, des vents plus faibles soufflent du nord et du nord-est; ils transportent au sud l'air glacial de l'Arctique en contournant l'anticyclone situé au-dessus de la calotte polaire du Groenland. Ces vents permirent aux premiers navigateurs nordiques d'atteindre le Groenland et l'est du Canada, tout comme les Espagnols profitèrent des alizés pour atteindre les Antilles et l'Amérique du Sud. Toutefois, les vents d'ouest et le Gulf Stream constituaient l'unique moyen de ramener les navigateurs en Europe, qu'ils soient venus du nord ou du sud.

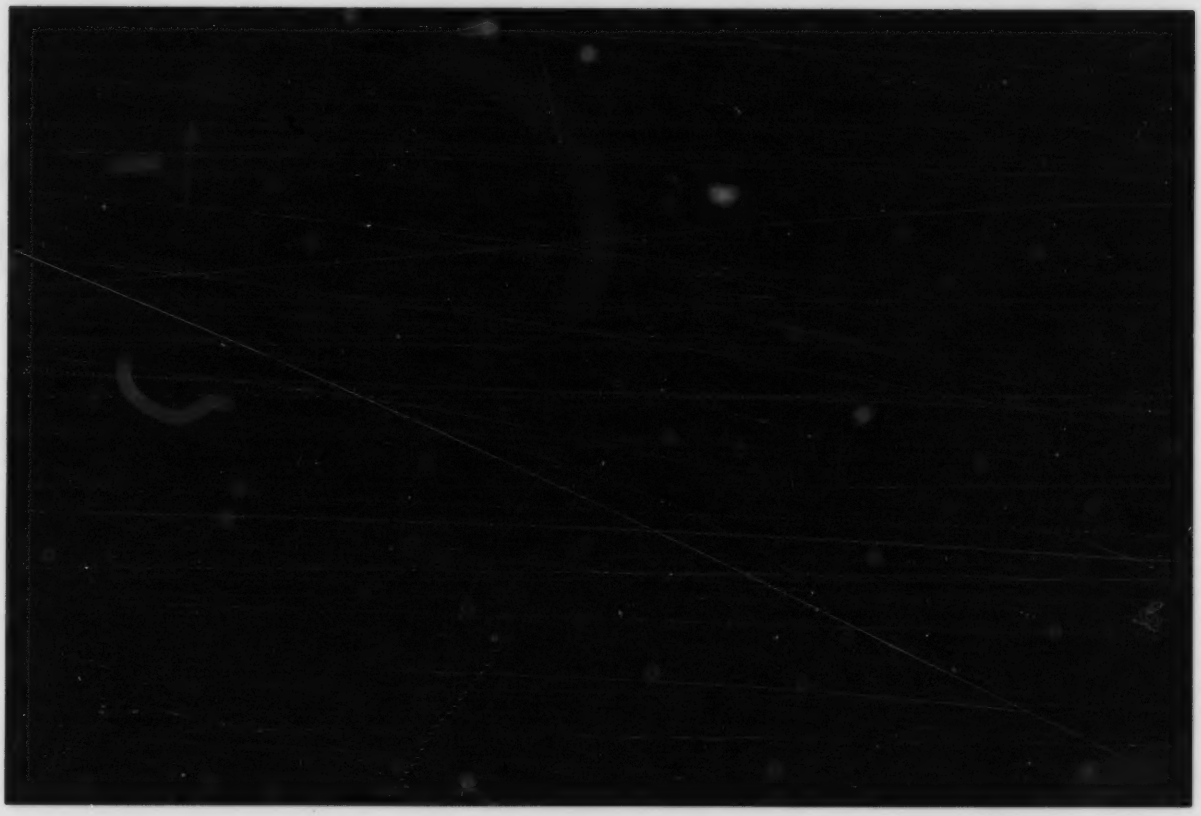
Pour les anciens navigateurs, comme pour les plaisanciers d'aujourd'hui, l'Atlantique Nord n'était bon à fréquenter qu'en été. En hiver, les variations de température entre les masses d'air subtropicales et arctiques s'accentuent, générant des vents plus violents et donc plus dangereux. En automne, les ouragans et les tornades tropicales, nés dans les Antilles, tourbillonnent vers le nord, précipitant des vents dévastateurs et d'immenses lames à travers les bancs de pêche de l'est du Canada et jusque loin au large. L'obscurité hivernale, la glace, les bourrasques et les embruns transforment les régions septentrionales de l'océan en une zone à éviter de l'automne jusqu'au printemps. Au Moyen Âge, les Scandinaves s'interdisaient d'entreprendre des voyages dans l'Atlantique après le mois de septembre; la plupart des autres navigateurs apprirent vite à les imiter.

Pourtant, en dépit des menaces persistantes de brouillard, de glaces à la dérive et de tempêtes, l'Atlantique jouit en été de longues périodes de beau temps. Sous un ciel clair et une agréable brise marine, le vaste océan ondule sans fin vers l'horizon. Dans les régions septentrionales, l'obscurité ne tombe jamais durant les nuits d'été, et la surface paisible de l'océan s'anime au passage des baleines, des phoques et des oiseaux de mer. Telles étaient, il y a plus d'un millénaire, les conditions qui incitèrent les premiers Européens à lancer leurs fragiles embarcations dans l'immensité de l'Atlantique Nord.

Les courants de l'Atlantique Nord forment un puissant tourbillon autour de la mer des Sargasses.



Les vents de l'Atlantique Nord soufflent parallèlement aux courants océaniques.



C'est sans doute le jaillissement de lave d'un volcan islandais comme celui-ci que décrit le récit du «Voyage de saint Brendan» : «...toute la montagne brillait comme un bûcher.»

Poursuivant sa description, Dicuil doit faire allusion à des îles situées encore plus loin au nord et à l'ouest quand il écrit :

«Il y a de nombreuses îles en plein océan au nord de la Bretagne qui peuvent être atteintes à partir des îles Britanniques les plus au nord en deux jours et deux nuits de navigation directe toutes voiles dehors, par vent favorable et constant. Un saint homme m'a informé qu'après avoir navigué pendant deux jours et une nuit, en été, dans un petit bateau à deux bancs de nage, il avait débarqué dans l'une d'elles. Certaines de ces îles sont très petites; elles sont presque toutes séparées les unes des autres par d'étroits chenaux. Dans ces îles, des ermites venus de notre Scotia [un autre nom de l'Irlande] ont vécu pendant environ un siècle. Mais même si elles ont été inhabitées depuis le début du monde et qu'elles le sont redevenues à présent à cause des pirates scandinaves qui en ont chassé les anachorètes, elles sont remplies de moutons innombrables et d'oiseaux de mer de plusieurs espèces différentes. Je n'ai jamais trouvé aucune mention de ces îles dans les livres.»

Cette description correspond parfaitement aux îles Féroé, situées à 200 kilomètres au nord-ouest des Shetland, presque à mi-chemin entre l'Écosse et l'Islande. Leur nom (Faereypar, «îles aux Moutons», en ancien norrois) rappelle les moutons sauvages que les premiers colons scandinaves trouvèrent en arrivant sur ces terres; ces animaux devaient être les descendants des moutons que les ermites irlandais avaient laissés sur l'île. Cette description rappelle aussi l'«île aux Moutons» et l'«île aux Oiseaux» de saint Brendan.

Dans un autre passage, Dicuil situe les ermites irlandais encore plus loin au nord et à l'ouest. Il poursuit sa description des îles de l'Atlantique Nord en mentionnant une île qui se trouve à six jours de voile au nord de l'Angleterre :

«Il y a maintenant trente ans que des prêtres qui vivaient dans cette île depuis les calendes de février jusqu'aux calendes d'août m'ont raconté que non seulement au solstice d'été, mais aussi quelques jours avant et après, le soleil se couche le soir comme s'il se cachait seulement derrière une colline, de sorte qu'il ne se produit aucune obscurité durant cette courte période de temps et

qu'on peut se livrer à n'importe quelle tâche, même l'épouillage de sa chemise, comme en plein jour [...].

«Ils ne disent pas la vérité, ceux qui ont écrit que cette île est entourée d'une mer de glace, et qu'il y règne un jour perpétuel de l'équinoxe de printemps à l'équinoxe d'automne, et, vice-versa, une nuit perpétuelle de l'équinoxe d'automne à l'équinoxe de printemps; car ceux qui ont navigué vers elle au temps du grand froid y sont parvenus, et en y demeurant ils ont toujours vu y alterner le jour et la nuit, sauf au temps du solstice. Mais après avoir navigué vers le nord pendant une journée, ils ont trouvé la mer gelée.»

Cette description ne peut s'appliquer qu'à l'Islande, qui est située juste au-dessous du cercle polaire et ne connaît donc pas le soleil de minuit au milieu de l'été. Les conditions des glaces décrites dans ce texte concordent également avec celles de l'Islande, dont la côte nord est située à la limite de la banquise arctique.

Les «papars» d'Islande

Le traité de géographie de Dicuil relate l'établissement des moines irlandais dans les îles Féroé peu après l'an 700, et leur occupation de l'Islande, du moins de façon saisonnière, dès l'an 800. Son oeuvre, celle d'un géographe objectif, laisse supposer que le récit plus ancien et beaucoup plus fantaisiste des voyages de saint Brendan ne serait pas entièrement basé sur des histoires fictives. D'autre part, les descriptions de Dicuil sont confirmées par des comptes rendus d'une source non irlandaise, ceux des premiers colons scandinaves d'Islande. Dans le *Landnamabok*, («Le Livre des colonisations islandaises»), écrit au XII[e] siècle, et qui relate l'établissement des Scandinaves en Islande vers l'an 870, on peut lire ceci :

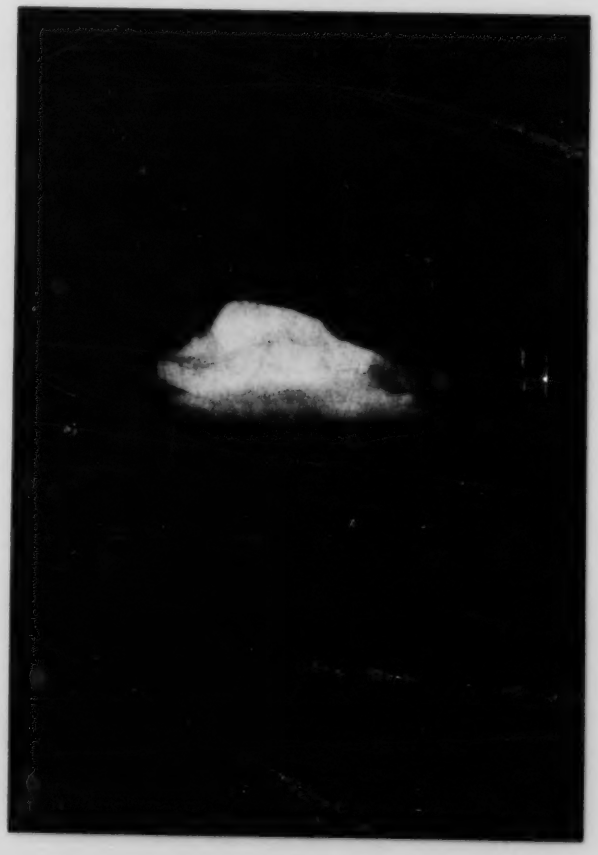
« [...] avant que les Norvégiens colonisent l'Islande, elle était habitée par des hommes que les Scandinaves appelaient les "papars". Ils étaient chrétiens, et les gens considéraient qu'ils devaient être venus des îles Britanniques, parce qu'on trouva, après leur départ, des livres, des cloches, des crosses et divers autres objets, desquel on pouvait déduire qu'ils étaient des Vestmenn [c'est-à-dire des Irlandais]. Les livres anglais font état d'une circulation régulière entre ces pays à cette époque.»

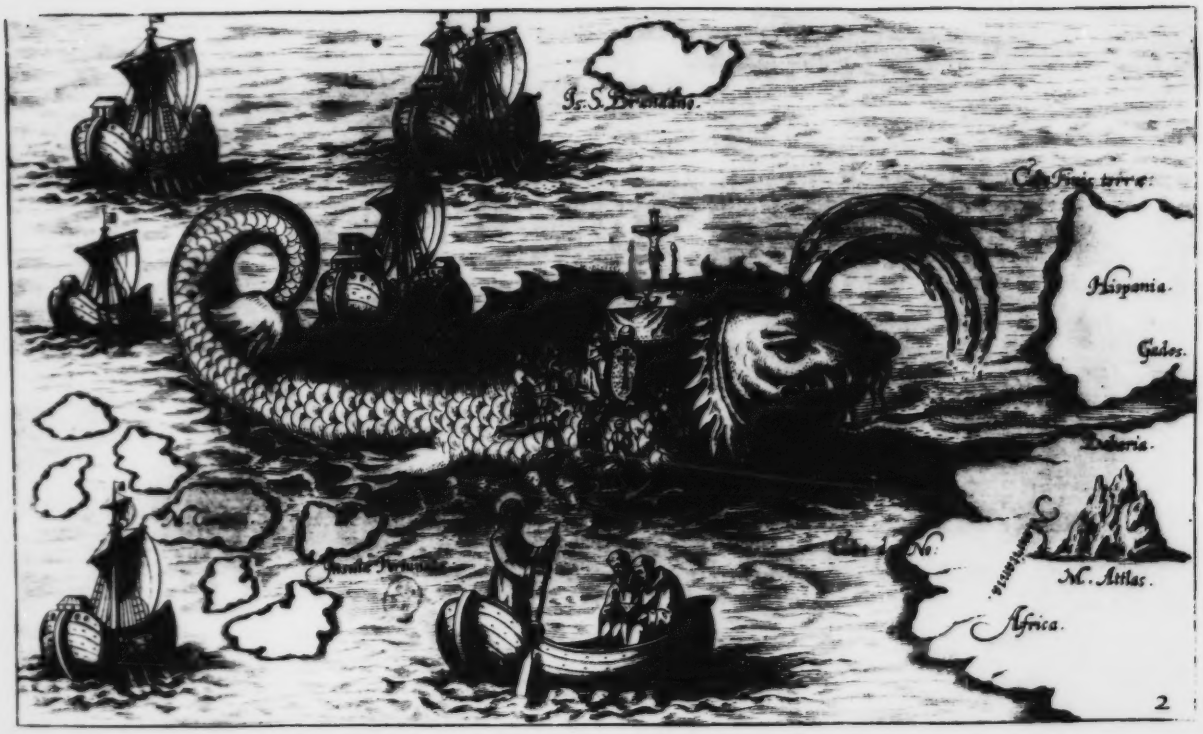
Le terme «papar» est probablement dérivé du mot latin *papa*, désignant les prêtres ou les moines. Certains toponymes islandais, comme Papey et Papos, témoignent de l'occupation irlandaise. Le littoral sud-est de l'île, où les tout premiers voyageurs en provenance d'Irlande auraient débarqué, foisonne de toponymes à consonance irlandaise. Cependant, en dépit de nombreuses fouilles, dont celles de l'archéologue Kristjan Eldjarn, ancien Premier ministre d'Islande, on n'a découvert aucune preuve concluante de l'occupation irlandaise en Islande.

Une autre chronique islandaise du XII[e] siècle, intitulée *Islendingabok*, affirme que les papars «étaient partis parce qu'ils ne voulaient pas vivre avec des païens». On peut facilement deviner sous cette remarque laconique les exhortations passionnées, les menaces et les violents affrontements qui durent opposer les saints moines irlandais aux adeptes scandinaves de Thor et de Frey.

Cette déclaration ne répond pas à la question suivante : «Où s'enfuirent ces moines à l'arrivée des bateaux scandinaves qui transportaient des

Comment décrire un iceberg lorsqu'on en voit un pour la première fois ? Le récit de saint Brendan parle de la couleur de l'argent, de la dureté du marbre et de la pureté du cristal.





L'aimable baleine Jasconius prête son dos à saint Brendan pour qu'il y célèbre la messe. La gravure est tirée d'un ouvrage publié en 1621.

païens et, pire encore, des païennes dont l'intention était de s'implanter en Islande ?» Quelques-uns ont dû retourner en Irlande, mais comme les Scandinaves avaient déjà colonisé une grande partie de ce pays, ce retour équivalait à renoncer à leur isolement. Les îles à l'est de l'Islande étant déjà entre les mains des colons scandinaves, il ne restait plus à ces moines que de rares îlots rocheux pour continuer à mener leur vie monastique. Il est donc possible que certains se soient installés au sud-ouest des côtes islandaises, dans les petites îles fortement volcaniques de Vestmannaeyar («îles de l'Irlandais»), bien qu'elles doivent leur nom, dit-on, à des esclaves irlandais rebelles qui les occupèrent plus tard.

Le Hvitramannaland

Certains moines ont peut-être fui vers l'ouest, au Groenland, dont des marins à la dérive auraient pu apercevoir les sommets montagneux lors des premières traversées de l'Irlande à l'Islande. En débarquant au Groenland un siècle plus tard, Éric le Rouge découvrit effectivement les vestiges d'une occupation humaine : des débris de bateaux en peaux et des outils de pierre. On a attribué ces restes aux Irlandais, mais il est plus probable qu'ils aient été laissés par les premiers occupants du Groenland.

D'autre part, les Scandinaves de l'Islande et du Groenland semblent avoir cru à la possibilité que des moines irlandais se soient établis au Nouveau Monde antérieurement à leurs propres explorations au XI[e] siècle. Ils ont parfois fait référence à un pays connu sous le nom de Hvitramannaland («le pays des Hommes blancs»), ou la Grande Irlande, que l'on situe généralement dans la région du Labrador actuel. Selon la *Saga d'Éric le Rouge*, deux jeunes garçons inuit capturés au Labrador au début du XI[e] siècle rapportèrent avoir vu une terre, non loin de leur pays, «où les habitants étaient vêtus de blanc, poussaient de grands cris et portaient des perches auxquelles ils attachaient des morceaux d'étoffe. Ils [les Scandinaves] conclurent qu'il devait s'agir du Hvitramannaland».

Deux autres récits rapportent l'aventure de Scandinaves que la tempête avait fait dériver vers ce même pays. Le *Landnamabok* rapporte qu'un marin nommé Ari Masson...

«...fut détourné de son chemin vers Hvitramannaland, que certains appellent la Grande Irlande. Elle est située en plein océan à l'ouest, à proximité de Vinland la Bonne. On estime qu'il faut six jours de voile à l'ouest de l'Irlande pour

l'atteindre. Ari ne réussit pas à s'enfuir et fut baptisé à cet endroit. Hrafn le Voyageur de Limerick, qui séjourna longtemps à Limerick, en Irlande, fut le premier à nous le raconter.»

Une saga islandaise raconte que Gudleif Gunnalangson fut également poussé vers une terre inconnue, à l'ouest, lors d'un voyage de Dublin à l'Islande. Il fut accueilli par une foule d'indigènes parlant une langue qu'il prit pour de l'irlandais, et par un homme blanc à cheval qui, en norrois, l'incita à quitter les lieux, et qu'il reconnut comme étant un exilé islandais du nom de Bjorn.

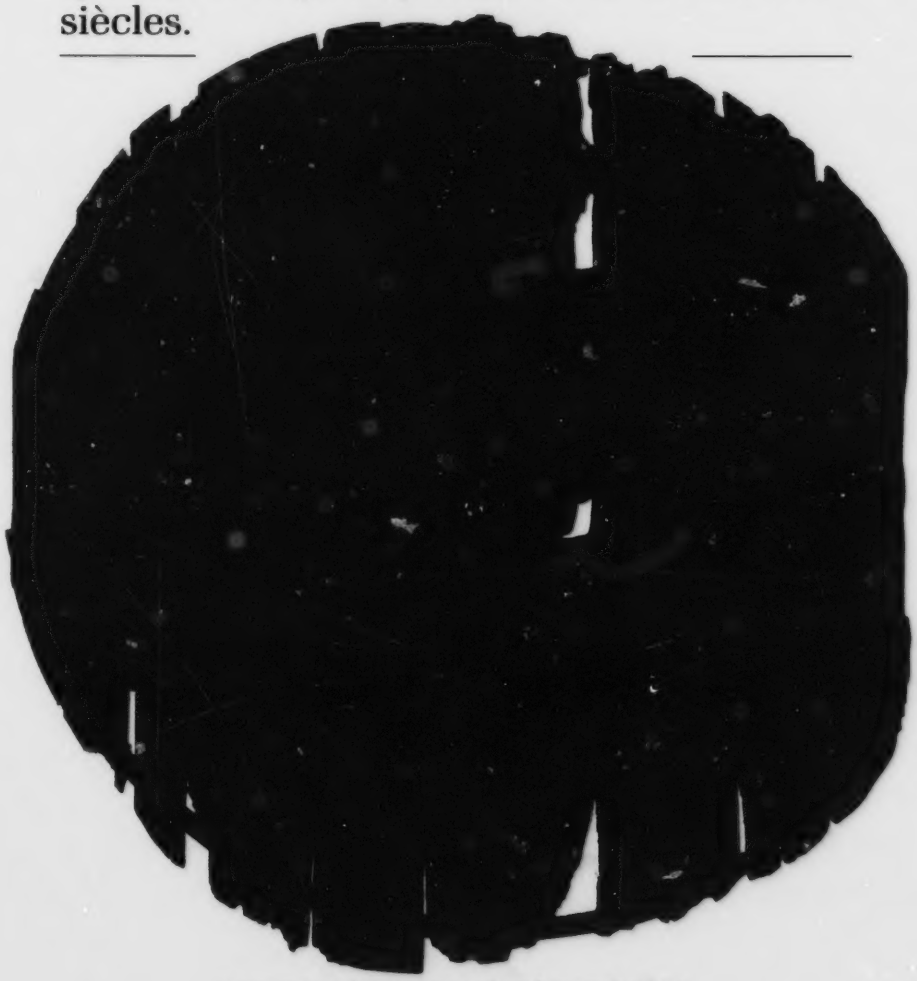
Les récits concernant le Hvitramannaland sont très vagues; les descriptions de visites faites dans ce pays sont des comptes rendus de troisième main, sinon plus, et certains détails, comme le cheval de Bjorn, portent à douter de leur véracité. En outre, ces chroniques relatent des événements qui se sont déroulés au XI^{e} siècle, soit près de deux siècles après la fuite des papars hors de l'Islande. Comme l'a fait remarquer l'historien Samuel Eliot Morison, les habitants du Hvitramannaland, «s'ils étaient irlandais, devaient avoir atteint l'âge vénérable des patriarches de l'Ancien Testament, ou bien avoir renoncé à leur voeu de chasteté, s'être accouplés avec des jeunes filles indigènes et permis ainsi à une communauté irlandaise catholique de se maintenir pendant deux siècles».

On aurait dû trouver des vestiges archéologiques d'une communauté ayant survécu aussi longtemps, même dans un territoire aussi peu connu que le Labrador. On peut sans doute conclure que le Hvitramannaland n'a existé que dans l'imagination et les légendes des Scandinaves d'Islande. D'autre part, ces légendes ont fort bien pu naître parce qu'on savait que des moines irlandais évincés avaient fait voile vers des terres situées à l'ouest de l'Islande. De toute évidence, ces saints hommes étaient assez habiles et motivés pour se rendre jusqu'au Groenland, et de là atteindre les côtes nord-est de l'Amérique du Nord. Si tel fut le cas et qu'ils menèrent une vie ascétique et pieuse, ils n'ont pu laisser que de rares vestiges archéologiques et peu de souvenirs dans la mémoire des hommes. L'absence totale de telles traces ne devrait pas nous faire rejeter la possibilité que ces hommes aient été les premiers Européens à fouler le sol du Nouveau Monde.

CHAPITRE 3

LE VINLAND

Selon nos connaissances actuelles, les Scandinaves furent les premiers Européens à débarquer au Nouveau Monde et à y établir des colonies. Un grand nombre de vestiges archéologiques trouvés sur la côte est de ce continent témoignent de leur passage, et il semble qu'ils aient fréquenté la région pendant au moins trois siècles.

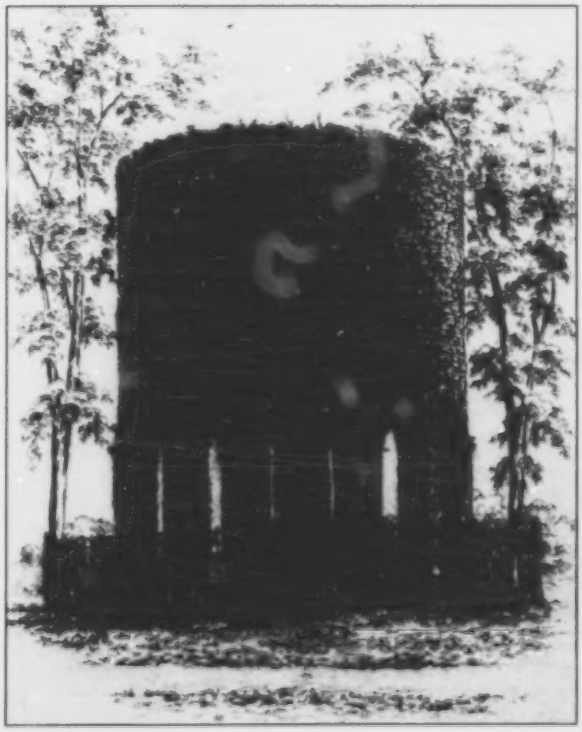


Le guerrier viking portait un bouclier rond en bois, muni d'une bosse centrale appelée ombon, qui permettait de protéger le poing. Le bois était parfois orné de clous décoratifs.

Les recherches en vue de retracer la présence des Vikings en Amérique ont débuté en 1837, alors qu'un érudit danois, Carl Christian Rafn, fit paraître un livre intitulé *Antiquitates Americanae* («Antiquités américaines»). Dans cet ouvrage, il soutient que les deux sagas islandaises traditionnelles (la *Saga d'Éric le Rouge* et la *Saga des Groenlandais*) constituent la preuve que des Européens de la période viking ont découvert le Nouveau Continent vers l'an 1000, soit 500 ans avant Christophe Colomb. Cette hypothèse avait déjà été avancée, mais, cette fois, elle réussit à capter l'attention du public. Aussitôt traduit en anglais et en français, le livre provoqua la recherche de vestiges scandinaves un peu partout en Amérique, recherche qui se poursuit encore un siècle et demi plus tard.

Comme la plupart des enquêtes savantes, celle-ci révéla plusieurs fausses pistes et des découvertes qui donnèrent lieu à d'importantes méprises. De telles recherches s'effectuent généralement dans le cadre d'une certaine discipline académique, mais le sujet des Scandinaves de l'époque médiévale en Amérique du Nord ne s'y prêtait pas. Ces recherches furent donc

La tour de Newport, au Rhode Island, que l'on a identifiée à tort comme une forteresse viking, est en réalité une oeuvre des colons anglais du XVII^e siècle. Elle ne ressemble aucunement aux constructions scandinaves du Moyen Âge.



En 1936, un prospecteur convainquit le Royal Ontario Museum qu'il avait découvert des armes scandinaves près de Beardmore, dans le nord-ouest de l'Ontario. Mais une enquête ultérieure démontra qu'il s'agissait d'une imposture. Les armes, toutefois, sont authentiques; elles ont été apportées de Norvège au XX^e siècle.

menées de manière à ce que la presse y fasse largement écho, et chaque découverte souleva l'intérêt du public.

D'où venait cet engouement du public pour la présence scandinave au Nouveau Monde durant le Moyen Âge? Il est sûrement lié en grande partie au fait que, depuis un siècle et demi, la plupart des Nord-Américains sont des immigrés européens ou les descendants d'immigrés récents. À ceux nouvellement arrivés d'Europe, la découverte d'un ancien héritage européen en Amérique du Nord donnait une part dans l'histoire de ce pays. Elle les aidait à se sentir chez eux parmi ces vastes forêts et ces immenses prairies qui constituaient un univers très différent de leurs patries de l'Ancien Monde.

Plusieurs générations de Nord-Américains ont éprouvé une véritable fascination pour l'exploration viking au Nouveau Monde. Pour répondre à cet engouement, toutes sortes d'individus, du savant au simple amateur en passant par l'escroc, ont fait paraître des centaines d'articles et d'ouvrages sur le sujet. Comme les témoignages historiques et littéraires sont peu nombreux — il n'existe que deux légendes et quelques vagues références dans différents textes anciens —, c'est principalement dans le domaine de l'archéologie qu'a eu lieu le débat.

Les faux témoins

Parmi les plus célèbres découvertes archéologiques liées à cette recherche figure une robuste tour en pierre près de Newport, au Rhode Island, qui pendant plus d'un siècle a été considérée par certains comme une forteresse viking. Les fouilles faites autour de la base de cette tour ont prouvé de façon irréfutable qu'il ne s'agit pas d'une structure scandinave mais plutôt d'une construction remontant à la période coloniale. Il existe même un document historique où le gouverneur du Rhode Island de l'époque mentionne cette tour, qu'il appelle «mon moulin à vent en

pierre». Pourtant, il se trouve encore des fervents pour considérer la tour de Newport comme un témoignage de la présence scandinave au Nouveau Monde.

À la fin du siècle dernier, on fit une découverte encore plus étonnante au Minnesota. Il s'agit d'une pierre runique relatant une expédition scandinave dans la région au XIV[e] siècle. Un cultivateur suédois immigré l'avait prétendument trouvée sous les racines d'un gros arbre; cependant, on a vite dénoncé ce vestige comme un faux évident, et, qui plus est, un mauvais faux. Les inscriptions runiques étaient écrites en deux ou trois styles différents, et la grammaire et la langue provenaient de la Scandinavie du XIX[e] siècle plutôt que de l'Islande du XIV[e] siècle. Néanmoins, la «pierre de Kensington» possède maintenant son propre musée.

La pierre de Kensington a entraîné également la découverte de plusieurs autres pierres runiques, dont l'une a fait son apparition dans le Maine il y a quelques années. C'était un faux, sculpté par un individu dont les seules connaissances en écriture runique provenaient de l'étude de la pierre frauduleuse de Kensington. On a découvert d'autres inscriptions runiques dans des régions aussi loin à l'ouest que l'Oklahoma et aussi loin au sud que le Paraguay. Les spécialistes de l'ancienne langue scandinave les ont toutes déclarées fausses.

Les armes habituelles du guerrier viking étaient l'épée, la hache, la lance et le bouclier. L'équipement se complétait d'une cotte de mailles et d'un casque. Contrairement à la croyance populaire, celui-ci n'avait pas de cornes. Les Scandinaves qui débarquèrent en Amérique ne portaient probablement pas tout cet attirail de combat.

La hache de guerre était, avec la lourde épée, l'arme préférée des guerriers vikings. Les deux pouvaient, d'un seul coup, percer un bouclier ou une armure, et abattre l'adversaire. La hache servait également à la chasse et au travail du bois.

L'unique contribution canadienne à cette recherche se limite aux «reliques de Beardmore», comprenant une épée authentique de l'ancienne époque scandinave, une hache et une cloche, trouvées dans les années 1930 dans une concession minière au nord du lac Supérieur. Le Royal Ontario Museum, à Toronto, conserve ces précieux objets. Une enquête plus poussée a démontré qu'un jeune immigrant norvégien, dont le père était un collectionneur d'objets antiques, avait apporté ces objets au Canada en 1923 et s'en était servi plus tard pour garantir un emprunt.

Presque tous les autres témoignages archéologiques découverts sont aussi le résultat de méprises. On a vu apparaître des haches de guerre en fer, apparemment de forme viking, qui sont en réalité des lames pour couper le tabac, datant du XIX[e] siècle. Des trous forés dans le roc par des agriculteurs au siècle dernier afin d'y mettre de la poudre noire pour faire exploser le rocher ont été pris pour des trous creusés par les navigateurs vikings afin d'y planter des piquets de fer pour amarrer leurs bateaux, une technique qu'ils n'ont jamais utilisée en Europe.

Il y a une trentaine d'années, les recherches sur la venue des Vikings au Nouveau Monde semblaient dans une impasse. Peu de spécialistes osaient encore s'aventurer dans ce domaine, de crainte que les innombrables fraudes et méprises nuisent à leur réputation. Après plus d'un siècle de recherches, on n'avait encore trouvé aucun vestige authentique, et les rares documents littéraires et historiques semblaient n'avoir plus rien à révéler. On avait depuis longtemps tiré des sagas scandinaves tous les renseignements pertinents, et les seuls sujets de dispute portaient sur l'interprétation de mots imprécis et de vagues descriptions géographiques. Les spécialistes du milieu du XX^{e} siècle n'en connaissaient pas beaucoup plus sur le sujet que le professeur Rafn en 1837, et ils se répartirent de plus en plus nettement en deux camps. Dans l'un se trouvaient les fervents qui croyaient aux plus frauduleux témoignages archéologiques, dépeignant les Vikings comme de courageux explorateurs ayant colonisé presque tout le continent nord-américain. Dans l'autre se trouvaient ceux qui considéraient les sagas comme des récits fantastiques pouvant témoigner tout au plus de brèves incursions scandinaves sur la côte est du continent.

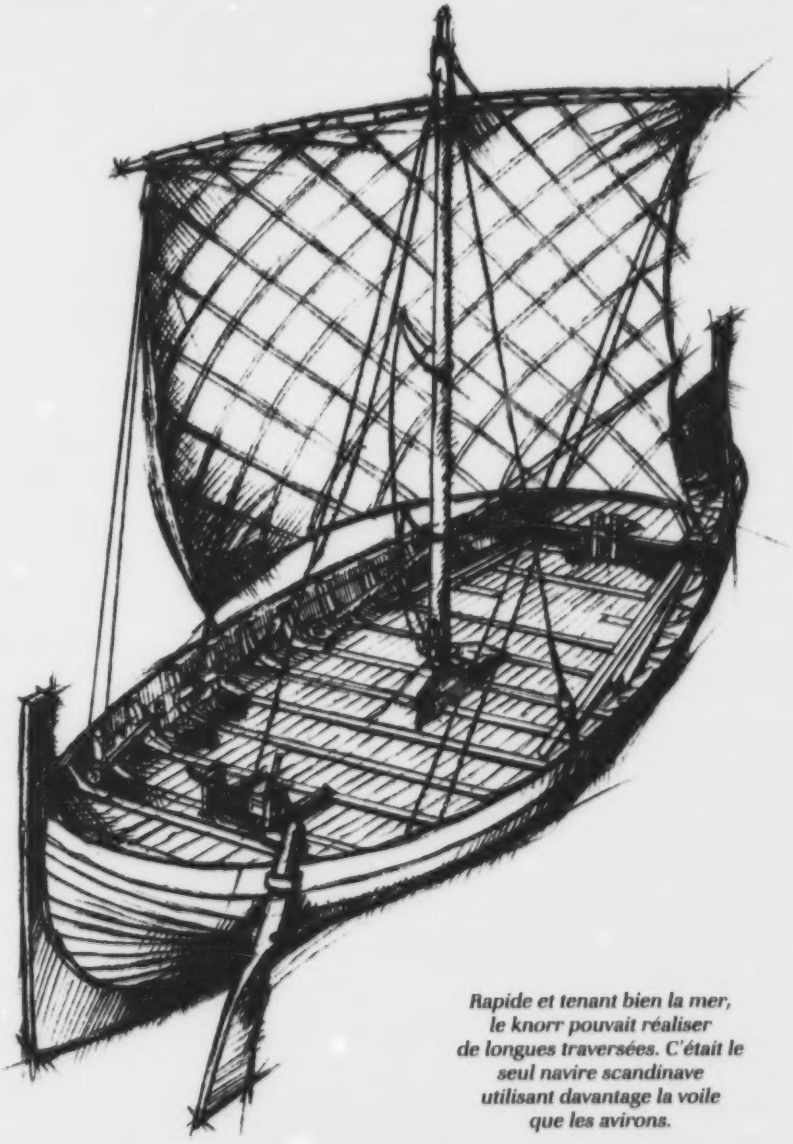
Cependant, une vague de découvertes archéologiques au cours des trois dernières décennies est venue valider les témoignages écrits et insuffler un nouveau sentiment de respect envers ces recherches. Il semble certain aujourd'hui que les Scandinaves du Moyen Âge ont débarqué dans l'est du Nouveau Continent et qu'ils ont pu explorer certaines régions durant plusieurs siècles. Avant d'analyser ces témoignages, il est bon de se rappeler les événements qui ont précédé l'aventure scandinave au Nouveau Monde.

L'expansion viking

Au cours des IX^{e} et X^{e} siècles, la quasi-totalité de l'Europe chrétienne découvrait de manière cruelle l'existence de ses voisins païens de la Scandinavie. En général, l'histoire aborde l'expansion viking en se référant au pillage du

Pendant trois cents ans, entre le VIII^{e} et le XII^{e} siècle, les habitants de la Scandinavie, les Vikings, ont voyagé et envahi des pays de plus en plus lointains. Pendant que les Norvégiens et les Danois pillaient les côtes de l'Europe occidentale et même celles de l'Afrique du Nord, les Suédois fondaient un empire en Russie, menaçaient Constantinople et entretenaient des relations commerciales jusqu'à Bagdad. Simultanément, les Norvégiens se lançaient sur l'Atlantique pour découvrir l'Amérique, en passant par l'Islande et le Groenland.

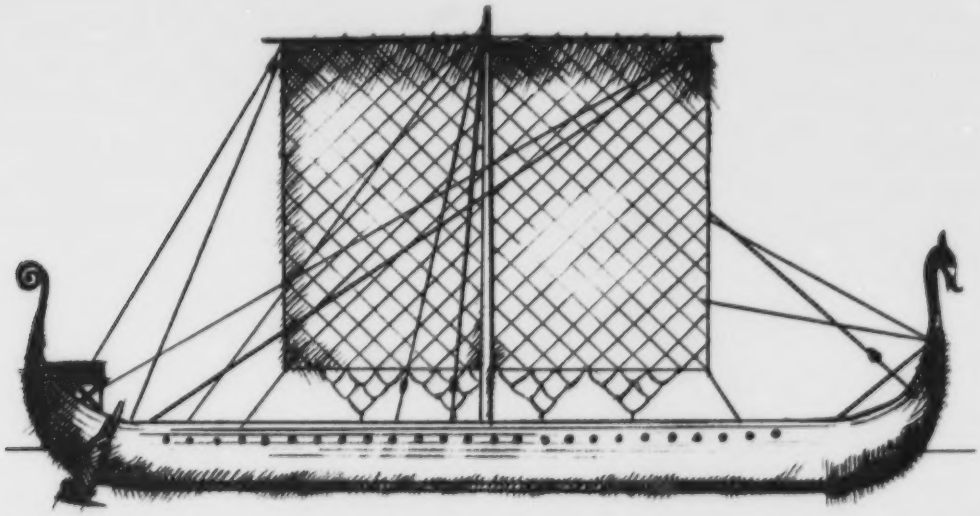
Les navires scandinaves



Rapide et tenant bien la mer, le knorr pouvait réaliser de longues traversées. C'était le seul navire scandinave utilisant davantage la voile que les avirons.

Les navires scandinaves du Moyen Âge constituaient de véritables chefs-d'oeuvre sur le plan de la conception et de la technologie. Ils avaient probablement pour ancêtres ces embarcations recouvertes de cuir utilisées dans le Nord à l'âge du bronze, et les petits bateaux à rames en bois qui servaient à la navigation et à la pêche côtières. Au VII[e] siècle, à l'époque où les moines irlandais exploraient l'Atlantique Nord dans leurs coracles recouverts de cuir, les Scandinaves construisaient déjà de grandes embarcations en planches assez robustes pour naviguer le long des côtes du nord de l'Europe. Vers la fin du VIII[e] siècle, les Européens de l'Ouest commençaient à apercevoir des drakkars explorant leurs côtes et transportant des groupes de pillards, qui allaient plus tard se transformer en armées d'envahisseurs et changer le cours de l'histoire de l'Europe.

Le drakkar était essentiellement un navire de guerre. Il mesurait 25 mètres de longueur sur seulement 3 mètres de largeur. Son fond plat lui permettait de naviguer dans les baies et les rivières peu profondes et d'être hissé facilement sur la grève. Se déplaçant sur la mer grâce à une grande voile carrée, le bateau pouvait aussi avancer rapidement par temps calme ou en remontant les fleuves, grâce aux avirons maniés par la trentaine de guerriers à bord. La seule vue d'un drakkar, avec sa proue en forme de tête de dragon, contournant un cap ou pénétrant dans une baie suffisait à terrifier les populations du littoral européen.



Le drakkar, très maniable, était conçu pour les expéditions guerrières le long des côtes et pour remonter les rivières. Il pouvait à l'occasion effectuer du transport, mais n'était pas conçu pour la haute mer.

Il en allait tout autrement en haute mer. Farley Mowat a judicieusement fait remarquer que les seules personnes qu'un drakkar pouvait faire paniquer en pleine mer étaient ses propres passagers et son équipage. Même si, au cours du dernier siècle, on a réussi à faire traverser l'Atlantique à des répliques de ces drakkars, ces succès furent dus davantage à la chance qu'à la valeur nautique de ces navires. Ces longs bateaux étroits, non pontés et très fragiles, n'étaient pas conçus pour résister aux tempêtes de l'Atlantique Nord. Nombre d'équipages terrifiés ont dû voir leur drakkar submergé ou brisé par une bourrasque soudaine durant la traversée de la mer du Nord ou de la Baltique.

Ce ne sont pas les drakkars à la proue en forme de dragon, protégés par une rangée de boucliers le long du plat-bord, qui ont mené les Scandinaves de l'autre côté de l'Atlantique Nord. C'est un bâtiment beaucoup plus pratique et apte à tenir la mer, que l'on appelait le «hafskip» ou le «knorr». Jusqu'aux années 1960, on ignorait à peu près tout du knorr, jusqu'au jour où l'on a remonté deux navires de ce type du fond du fjord Roskilde, au Danemark. L'un d'eux sert aujourd'hui de modèle à la plupart des reconstitutions de ces bâtiments hauturiers. Ce navire de transport mesurait 16 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur et pouvait transporter une cargaison de 15 à 20 tonnes. Plus large et plus profond que le drakkar, doté d'un plat-bord plus haut, à demi ponté à la proue et à la poupe, il était probablement recouvert d'une toile goudronnée pour protéger la cale centrale à ciel ouvert et la cargaison. Le knorr était construit dans le style dit norvégien, c'est-à-dire qu'il avait l'arrière pointu et qu'il était bordé avec des planches se chevauchant partiellement et jointes par des rivets de fer; ces bordages étaient attachés aux membrures de manière à donner plus d'élasticité au bois et à lui permettre d'absorber le choc des vagues. Un aviron ou un gouvernail suspendu à tribord dirigeait le navire, qu'une large voile carrée en lainage épais faisait avancer. Par gros temps, on pouvait réduire la voilure en prenant des ris; on l'ajustait aussi en diagonale, ce qui permettait de naviguer au plus près du vent.

Il y a quelques années, une réplique du knorr, le *Saga Siglar*, quitta la Norvège et suivit l'ancien itinéraire jusqu'en Islande, au Groenland et enfin en Amérique du Nord. La traversée fut rapide et le bateau tint bien la mer par tous les vents et tous les temps, essuyant même sans trop de difficulté une forte tempête dans la mer du Labrador. Un millénaire plus tôt, des bateaux semblables avaient permis aux Scandinaves d'explorer l'Atlantique Nord, et pendant plusieurs siècles ils assurèrent un commerce vital pour les premières colonies européennes du Groenland.

monastère de Lindisfarne, au nord-est de l'Angleterre, en 793, et à celui de l'île sainte d'Iona, qui eut lieu deux ans plus tard. Au siècle suivant, on vit naître des bandes isolées de pirates vikings, qui se transformèrent peu à peu en armées pour envahir et occuper de vastes régions de l'Europe occidentale. À l'est, les aventuriers scandinaves s'établirent dans les vallées fluviales de la Russie, poursuivant leurs explorations et leur commerce dans des régions aussi éloignées que la mer Noire et Constantinople. Mais, dès la fin du IX[e] siècle, les événements allaient prendre une mauvaise tournure pour les Scandinaves.

Cette tête de guerrier du XI[e] siècle a été sculptée dans du bois de cervidé. Elle ne mesure que 5 cm de hauteur.

C'est à L'Anse-aux-Meadows, à l'extrême pointe septentrionale de Terre-Neuve, que l'on a identifié le plus ancien témoignage de l'implantation des Européens en Amérique. La scène représente l'installation d'un groupe de colons scandinaves dans un site semblable. On s'est abrité sous des tentes pendant que les hommes découpent des blocs de tourbe avec lesquels ils érigeront des maisons.

Les défaites militaires s'accumulaient en Europe, alors que, dans leur pays même, le roi Harald I[er] Haarfager («à la belle chevelure») supprimait les pouvoirs des chefs locaux dans le but d'unifier la Norvège.

Plusieurs de ces chefs comprirent qu'il ne leur restait plus qu'à quitter le pays et à conquérir d'autres terres. Au IX[e] siècle, les îles quasi désertiques de l'Atlantique Nord semblaient les objectifs les plus attrayants. Les Scandinaves occupaient les zones celtes des îles Britanniques depuis plusieurs décennies, vivant et se mariant avec les habitants. Ce fut probablement là qu'ils entendirent parler de ces îles découvertes par les moines irlandais qui, depuis des siècles, prenaient la mer dans leurs coracles de cuir, en quête de solitude et pour s'éloigner des tentations humaines. Ces moines avaient fondé ainsi des petites communautés monastiques dans les îles Shetland, les îles Orcades et les îles Féroé, et, dès l'an 800, ils occupaient l'Islande, du moins durant les mois d'été. L'arrivée des colons scandinaves en 860 mit un terme à leur isolement. Les récits de ces colons précisent d'ailleurs qu'en pénétrant en Islande ils en chassèrent les premiers occupants, qui abandonnèrent des livres de prières et d'autres objets prouvant leur identité irlandaise.

Durant la «période de colonisation» de l'Islande, entre 870 et 930, les immigrants affluèrent dans l'île, qui, vers la fin de cette période, comptait quelque 30 000 habitants. Ils prirent possession des territoires habitables, et les aventuriers ou les pirates qui ne pouvaient plus s'entendre avec leurs voisins partirent à la recherche de nouvelles terres. C'est ainsi qu'Éric le Rouge explora le Groenland vers l'an 980. Les immigrants venus par la suite fondèrent plusieurs colonies le long de la côte sud-ouest du Groenland, où la population compta bientôt 3 000 habitants.

Une découverte inévitable

Pendant quatre siècles, des navires en provenance du Groenland, de l'Islande et de l'Europe

du Nord sillonnèrent l'Atlantique Nord, transportant des immigrants ou ramenant des visiteurs dans la mère patrie, et, surtout, maintenant le lien commercial dont dépendait la survie des colonies groenlandaises. Celles-ci n'étaient situées qu'à 800 kilomètres des côtes du Labrador et à moins de 500 kilomètres, soit à un peu plus de deux jours de navigation, de l'île de Baffin. Même si les Scandinaves étaient d'excellents marins et que leurs navires étaient conçus pour de longues traversées, leurs techniques de navigation restaient très primitives; pour éviter d'être pris dans une tempête, il leur arrivait de courir vent arrière pendant des jours. Les récits de l'époque font souvent état de navires déviés loin de leur route par la tempête. Il était presque inévitable que l'Amérique du Nord soit découverte un jour par quelque navire voyageant entre le Groenland et l'Europe.

C'est précisément ce qui arriva un an ou deux après la fondation des premières colonies groenlandaises. Selon les sagas islandaises, c'est un capitaine du nom de Bjarni Herjulfsson qui aurait, le premier, aperçu le Nouveau Continent au cours de sa première traversée entre l'Islande et le Groenland pour aller rendre visite à sa famille. Alors que son navire avait été détourné loin vers le sud par des vents violents, il entrevit une côte très boisée qui ne pouvait, selon lui, être celle du Groenland. Il vogua ensuite vers le nord, jusqu'à une terre montagneuse et aride dont il s'éloigna pour atteindre finalement sa destination, où on lui reprocha fortement de ne pas avoir débarqué dans ces pays nouveaux. Quelques années plus tard, probablement vers l'an 1000, Leif Eriksson partit explorer les terres aperçues par Bjarni et en nomma trois: la première, une terre rocheuse et aride, probablement l'île de Baffin, fut appelée Helluland; celle dont le littoral était boisé, sans doute le Labrador, devint le Markland; la troisième, riche en pâturages et en forêts, où Leif prétendit avoir trouvé des vignes, reçut le nom de Vinland. Après avoir hiverné dans ces terres et exploré la région, Leif et son équipage chargèrent leur navire de raisins et de bois de charpente et firent voile vers le Groenland.

Le Vinland

On sait, d'après les sagas, que quatre expéditions au Vinland suivirent le voyage de Leif durant la décennie suivante. Le frère de Leif, Thorvald, mena la première et séjourna au moins durant deux hivers dans les maisons que Leif avait construites, explorant peu à peu les côtes avoisinantes jusqu'à ce qu'il se fasse tuer par une flèche au cours d'une escarmouche avec les habitants du Markland. L'année suivante, un autre frère, Thorstein Eriksson, voulut se rendre au Vinland pour ramener le corps de Thorvald, mais il lutta tout l'été contre des vents violents sans jamais apercevoir la terre.

L'Islandais Thorfinn Karlsefni, dont le fils Snorri fut le premier Européen à naître au Nouveau Monde, prépara ensuite une autre expédition, encore plus importante, dans le but de coloniser le Vinland. Il y vécut durant trois ans, poursuivant l'exploration de la région et faisant le commerce des fourrures avec les habitants. Finalement, les relations des Scandinaves avec les Amérindiens se terminèrent par une vague d'hostilités. À la suite de deux combats, et probablement découragés par ce climat d'opposition, les Scandinaves rentrèrent dans leur pays. C'est la fille d'Éric, Freydis, accompagnée de deux Islandais, qui entreprit la dernière expédition, laquelle se termina par des querelles meurtrières dès le premier hiver. Il semble que ce voyage ait mis un terme à toute une décennie d'exploration du Vinland, car les sagas ne mentionnent pas d'autre tentative de colonisation du Vinland.

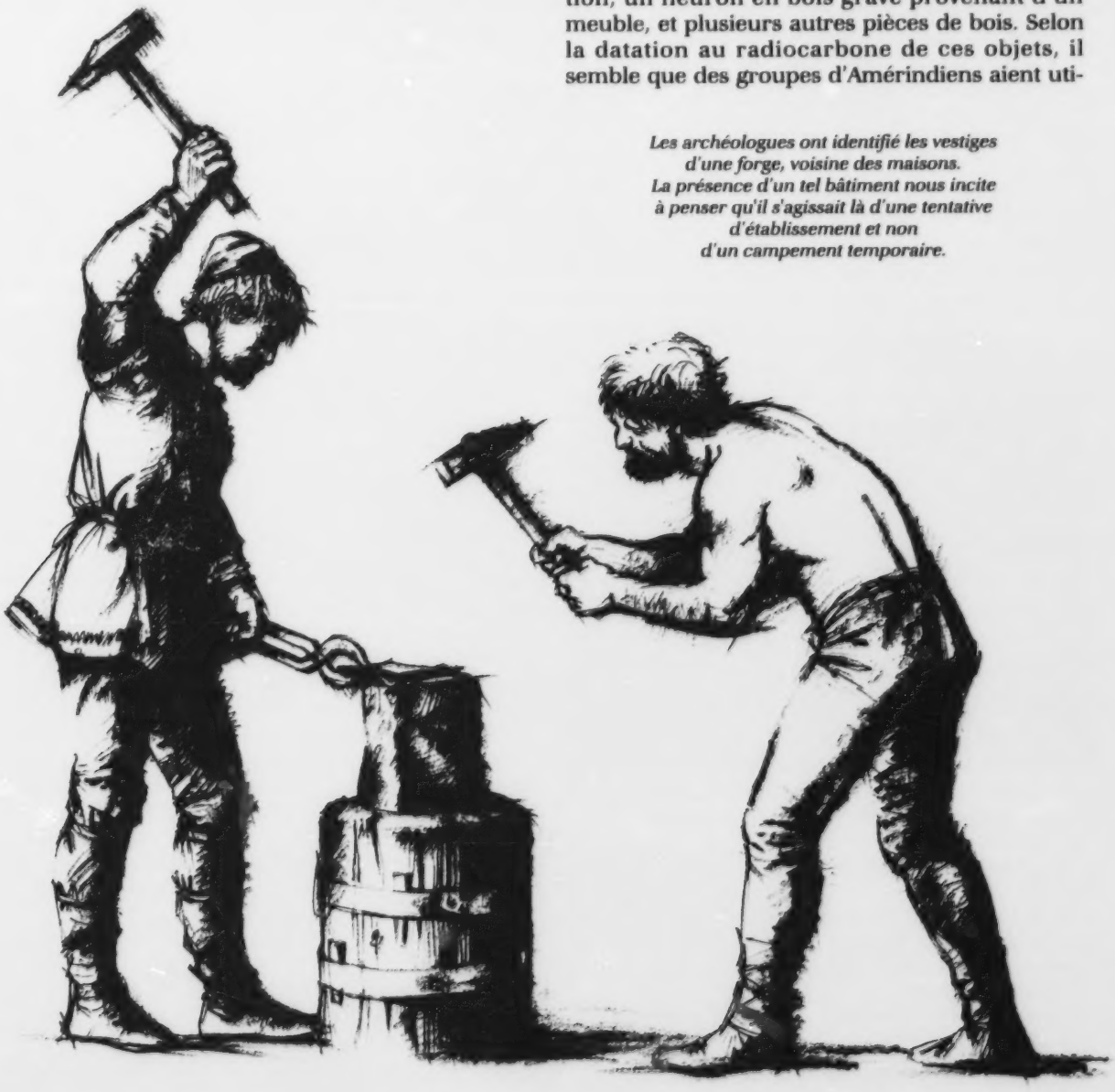
Beaucoup d'encre a coulé quant à l'emplacement du Vinland; les experts et les amateurs passionnés l'ont situé à peu près partout entre le Labrador et la Floride, parfois même dans la région des Grands Lacs ou dans la vallée du Mississippi. Les descriptions géographiques contenues dans les sagas sont trop vagues pour permettre de situer l'emplacement sur une carte moderne, mais on s'accorde de plus en plus pour dire qu'elles correspondent le mieux à Terre-Neuve, bien que la vigne n'y pousse pas. On soupçonne en effet que Leif n'y a trouvé que des baies et qu'il a imité son père, celui qui nomma le Groenland («la Terre verte»), «en donnant un bon nom à la terre pour qu'on ait envie de s'y installer». On a également émis l'opinion que le mot «vin», en ancien norrois, désignant une prairie, Leif aurait en fait nommé ainsi la terre à cause de ses pâturages plutôt que de ses vignes.

La carte islandaise de Sigurdur Stefansson, qui remonte à la fin du XVI[e] siècle et s'inspire vraisemblablement d'un document plus ancien, vient appuyer l'hypothèse terre-neuvienne. Le Groenland, le Helluland, le Markland et le «Promontorium Winlandia» figurent sur cette carte. Or, ce promontoire est nettement similaire à la Grande Péninsule Nord de Terre-Neuve par sa forme, par sa latitude par rapport aux îles Britanniques, ainsi que par sa distance et son orientation par rapport au Groenland.

L'Anse-aux-Meadows

C'est à l'extrême pointe nord de la Grande Péninsule que l'écrivain et aventurier norvégien Helge Ingstad a découvert, en 1960, des vestiges qui semblaient provenir d'un ancien établissement européen. Il avait vu près du village de pêcheurs de L'Anse-aux-Meadows, dans une prairie faisant face au détroit de Belle-Isle, un groupe de petits monticules qui, selon lui, étaient les restes de murs de tourbe. Plusieurs années de fouilles menées sur le terrain, d'abord par Ingstad et son épouse Anne Stine, et ensuite par Bengt Schonback et Birgitta Wallace, de Parcs Canada, ont révélé les ruines de huit structures murales en tourbe (la plus grande mesure 25 mètres de longueur) identiques à celles que construisaient les Scandinaves en Islande et au Groenland. Il y avait trois habitations multifamiliales munies de foyers en pierre, et des bâtiments plus petits dont l'un devait servir de forge.

Les fouilles entreprises dans les maisons et les marécages environnants ont permis de découvrir plus de 130 objets associés à l'occupation de ces habitations. En plus d'une grande quantité de clous et de rivets en fer, on a trouvé un peson de fuseau en stéatite, une lampe en pierre, une épingle en bronze et une autre en os, un réci pient fait avec des morceaux d'écorce de bouleau cousus ensemble, le fond d'une petite embarcation, un fleuron en bois gravé provenant d'un meuble, et plusieurs autres pièces de bois. Selon la datation au radiocarbone de ces objets, il semble que des groupes d'Amérindiens aient uti-



Les archéologues ont identifié les vestiges d'une forge, voisine des maisons. La présence d'un tel bâtiment nous incite à penser qu'il s'agissait là d'une tentative d'établissement et non d'un campement temporaire.

La maison, entièrement constituée de tourbe, était soutenue par une charpente en bois. On n'avait généralement, pour la cuisson et le chauffage, qu'un feu de camp dont la fumée s'échappait par une ouverture dans le toit. Recouverts de peaux, les occupants dormaient sur des grabats de bois installés le long des murs.

Bâtiments en terre sur une ferme de Glaumbaer, en Islande. Ce mode de construction était encore d'usage courant, même pour les maisons, au début du présent siècle.

lisé le site durant plusieurs siècles, mais que les grandes habitations aient été occupées à peu près à l'époque des voyages au Vinland. L'absence de déchets de cuisine, de cendres ou d'autres débris, et le fait qu'aucune de ces maisons n'ait été reconstruite, démontre que le site n'a été occupé que pendant quelques années.

En somme, l'archéologie apporte la preuve que des Européens ont occupé brièvement L'Anse-aux-Meadows plusieurs siècles avant la découverte du Nouveau Monde par Christophe Colomb; ce furent très probablement les Scandinaves du Groenland. L'archéologie ne peut pas prouver qu'il s'agissait du Vinland des sagas, des membres d'une expédition scandinave inconnue ayant très bien pu construire ces habitations, mais c'est là son emplacement le plus vraisemblable. Les brefs séjours de Leif et de Thorvald Eriksson, de Thorfinn Karlsefni et de Freydis la meurtrière n'ont pu laisser que des traces semblables à celles trouvées à L'Anse-aux-Meadows.

Contacts ultérieurs

Bien que les sagas ne contiennent pas d'autre mention du Vinland, il existe une preuve archéologique et un témoignage historique indi-

quant que des traversées vers la côte est de l'Amérique du Nord ont eu lieu de façon sporadique au cours des trois siècles qui suivirent la découverte de Leif. Le témoignage historique est une note inscrite dans les annales islandaises, rapportant qu'en 1347 un navire fut entraîné par la tempête vers les côtes islandaises au cours d'un voyage du Markland au Groenland. Il est presque certain que le Markland est en fait la côte boisée du Labrador, et il est plausible que les Groenlandais, dont la seule ressource en bois était le bois flotté, aient fait un usage constant de cette richesse forestière. Il est également possible qu'ils aient eu occasionnellement des contacts avec les peuplades locales. À l'époque des expéditions scandinaves, le nord du Labrador était habité par un peuple que les archéologues appellent les Paléoeskimos. Différents des Amérindiens, ils seraient venus de la Sibérie il y a environ 4 000 ans, pour devenir les premiers occupants de l'Arctique. Quelques fragments de feuilles de cuivre trouvés dans les ruines de villages situés dans la région de l'Ungava, dans le nord du Québec, font croire à des contacts entre Scandinaves et Paléoeskimos.

On a fait une trouvaille encore plus intéressante dans un site amérindien sur la côte du Maine; il s'agit d'une pièce de monnaie scandinave frappée entre 1065 et 1080, pendant le règne du roi Olaf III Haraldsson. Quelques-uns des outils utilisés par les Amérindiens ayant occupé le village où la pièce fut découverte avaient été fabriqués à partir d'une pierre caractéristique de la région de la baie Ramah, dans le nord du Labrador. De plus, un des artefacts amérindiens avait été retravaillé à partir d'un outil en pierre polie du genre de ceux utilisés par les Paléoeskimos du nord du Labrador. Il est fort possible que les Paléoeskimos aient obtenu cette pièce de monnaie des Scandinaves, pour l'échanger ensuite à des gens du Sud en même temps que des pierres de la baie Ramah. Que cette pièce de monnaie soit d'abord tombée entre les mains des Eskimos ou des Amérindiens, la date qu'elle porte semble prouver que les voyages au Nouveau Monde n'ont pas cessé avec les explorations des Eriksson et des Karlsefni, à l'aube du XI[e] siècle.

Une terre inconquise

Si l'on possède la preuve de leurs visites sporadiques sur les côtes de l'est du Canada actuel, rien n'indique cependant que les Scandinaves y aient jamais créé un établissement permanent ou qu'ils aient fait des incursions dans d'autres régions du Nouveau Monde. Leurs colonies groenlandaises, qui existèrent jusque vers l'an 1500, étaient installées dans une zone où les premiers colons n'avaient pas rencontré d'autochtones. Il en allait tout autrement sur le Nouveau Continent même. Pour la première fois au cours de leur expansion vers l'ouest, les Scandinaves découvraient des terres déjà occupées par des peuples dont ils ignoraient totalement l'existence, et qui, de plus, les surpassaient de loin en nombre.

La disparité numérique devrait suffire à démontrer que les Scandinaves n'auraient pu fonder de grandes colonies au Nouveau Monde.

Ce peson en stéatite est le poids qui fait tourner le fuseau lorsqu'on file la laine. Sa découverte à L'Anse-aux-Meadows est un indice de la présence de femmes à cet endroit, car le filage était une activité féminine.

Des habitations scandinaves ont été reconstituées à L'Anse-aux-Meadows, à proximité des vestiges de maisons européennes mis au jour par les archéologues. La plus grande des maisons comprenait cinq pièces avec un atelier adjacent; elle logeait plusieurs familles. La faible quantité de déchets laissent croire que l'établissement n'a été occupé que pendant une courte période.

Ils étaient très peu nombreux dans les établissements de l'Atlantique Nord : environ 30 000 en Islande, et tout au plus 3 000 ou 4 000 au Groenland, à l'époque la plus florissante de cette colonie. Vu les petites dimensions des navires, il est peu probable qu'une flottille ait pu transporter plus de 200 ou 300 personnes lors des voyages d'exploration au Nouveau Monde.

À l'époque de l'expansion scandinave dans l'Atlantique, la population de la vallée de Mexico dépassait probablement celle des villes du nord de l'Europe, et d'autres cités s'érigeaient déjà dans toute l'Amérique centrale. Des villes bâties autour d'immenses tertres cérémoniels étaient disséminées dans tout l'est des États-Unis, du littoral atlantique au Mississippi, et aussi loin au nord que la rivière Ohio. La technologie agricole était parvenue jusqu'à la vallée du Saint-Laurent, et de petites villes naissaient parmi les champs de maïs et de fèves le long de la côte atlantique. Tout chef local digne de ce nom aurait pu réunir suffisamment de guerriers pour dissuader les Scandinaves de l'attaquer. Les régions arctique et subarctique étaient aussi peuplées de chasseurs, peu nombreux mais bien armés. Tout comme les Scandinaves, les Amérindiens étaient prêts à se battre pour préserver leurs coutumes et leurs droits; leurs arcs, leurs flèches et leurs massues pouvaient se mesurer efficacement aux arcs, aux épées et aux haches.

Pour conquérir le Nouveau Monde au temps des Scandinaves, il aurait fallu la poudre et les fusils qui allaient produire un effet quasi magique sur les peuples du Mexique et des Antilles au XVI^{e} siècle. Les maladies épidémiques apportées de l'Ancien Monde qui allaient décimer la population américaine après l'an 1500 auraient également été efficaces. Les populations de l'Islande et du Groenland étaient trop peu nombreuses et trop isolées pour transporter et répandre les maladies européennes; elles ne possédaient donc pas l'arme fatale qui faciliterait plus tard aux Européens la conquête du Nouveau Monde. Pour qu'une colonie réussisse, il fallait aussi sans doute un roi capable d'encourager l'établissement en fournissant un grand nombre de navires et des colons.

On a imaginé les guerriers vikings se frayant un chemin dans le Minnesota, devenant des chefs de guerre au Mexique, ou érigeant des tours en pierre au Rhode Island, mais ce n'est pas le genre d'entreprises qu'on pouvait attendre d'un groupe de pêcheurs et de colons scandinaves du Groenland. Au moment où Thorvald Eriksson s'est battu contre les Skraelings du Markland, l'humanité venait de réussir pour la première fois à encercler le globe terrestre. Mais c'est précisément cette escarmouche qui empêcha l'expansion ultérieure des Scandinaves au Nouveau Monde. La *Saga des Groenlandais* rapporte que Thorvald Eriksson, mourant, retira la flèche qui transperçait son estomac et dit: «Mon ventre est entouré de graisse! Nous avons conquis un beau et riche pays, mais nous pourrons à peine en profiter.» Il faudrait attendre encore cinq siècles avant que les Européens parviennent à conquérir le Nouveau Monde.

CHAPITRE 4

LE HELLULAND ET LE GROENLAND

Pendant cinq siècles, les Scandinaves du Moyen Âge occupèrent le Groenland et fréquentèrent de façon sporadique les côtes nord et est du Nouveau Continent. Au cours des derniers siècles, le fait le plus marquant de l'existence des Scandinaves du Groenland semble avoir été la présence des Inuit, avec lesquels ils partageaient les terres arctiques.

Ce personnage vêtu à l'européenne et portant un crucifix sur la poitrine est l'oeuvre d'un sculpteur inuit. La statuette a été découverte dans les restes d'un village du XIII^e siècle, sur la côte sud de l'île de Baffin (hauteur : 5,40 cm).

Lorsqu'il explora le Groenland, Éric le Rouge découvrit les traces de peuples qui s'y étaient établis auparavant, mais il n'y rencontra âme qui vive. Cette situation n'allait pas durer; parallèlement au mouvement de colonisation des successeurs d'Éric le Rouge dans le sud-ouest du Groenland, les ancêtres des Inuit poursuivaient leur expansion vers l'est. Originaires de l'Alaska, les Inuit avaient acquis, vers l'âge du fer de l'Asie, un mode de vie assez évolué, fondé sur la pêche maritime. Ils se munissaient d'embarcations recouvertes de peaux, comme le kayak monoplace et l'umiak, qui était assez grand pour transporter tout un campement ou servir de plate-forme leur permettant de prendre même de gros animaux comme les baleines. Les Inuit étaient de grands pêcheurs de baleines; l'énorme quantité de nourriture et d'huile à combustible qu'ils extrayaient de leurs proies suffisait à leurs besoins.

L'expansion des premiers Inuit à travers l'Arctique vers l'est s'effectua rapidement, déplaçant les premiers habitants de la région. Dès le XII[e] siècle, ils avaient traversé de l'île d'Ellesmere au nord-ouest du Groenland, et poursuivaient leur progression vers le sud en direction des zones occupées par les Scandinaves. Une rencontre était inévitable, mais l'histoire n'en fait pas mention avant 1266, alors que des chasseurs scandinaves décelèrent des traces de présence humaine dans la région de la baie de Disco, dans l'ouest du Groenland. Un autre document datant d'environ la même époque rapporte que des chasseurs avaient découvert dans le Nord un peuple de petite taille qu'ils appelaient les Skraelings; dépourvues de fer, ces tribus se servaient de couteaux en pierre et d'armes en ivoire de morse. Les contacts entre les colons scandinaves et les Inuit durent se multiplier à mesure que ces derniers poursuivaient leur expansion vers le sud le long des côtes du Groenland. Toutefois, les documents scandinaves passent presque sous silence ces rencontres.

Les récits scandinaves

Un récit scandinave datant d'environ l'an 1350 mentionne l'abandon de la colonie occidentale (la plus au nord des deux colonies) aux mains des Skraelings. Un deuxième récit signale que vers 1418 la colonie orientale subit une attaque «à partir des rives avoisinantes occupées par les païens», et que la plupart des églises furent incendiées. L'impression générale laissée par les

L'ancienne église de Hvalsey, un des endroits fondés par Éric le Rouge dans la colonie orientale. Ces murs du XIII[e] siècle sont les ruines scandinaves les mieux conservées au Groenland.

Des archéologues ont trouvé, sur le site d'un village inuit dans l'île d'Ellesmere, cette balance en bronze dont il ne reste que la moitié du fléau. L'objet était d'usage courant chez les commerçants scandinaves.

récits scandinaves est que les relations entre les deux groupes furent peu fréquentes et hostiles, et conduisirent finalement à la destruction des colonies. Une seule histoire ne mentionne aucune violence : en 1385, Bjorn Einarsson, surnommé le Voyageur de Jérusalem parce qu'il avait fait un pèlerinage en Terre sainte, fut détourné vers le rivage groenlandais par la tempête, et il sauva un garçonnet et une fillette skraelings perdus sur un rocher en pleine mer. Les deux enfants vécurent avec lui et furent ses serviteurs dévoués, mais ils se suicidèrent lorsque leur sauveteur retourna en Islande deux ans plus tard.

Les preuves archéologiques accumulées au cours de la dernière décennie dépeignent une tout autre image de cette époque et nous incitent à ne pas accorder une foi aveugle aux documents historiques. Lors des nombreuses fouilles entreprises dans les villages d'hiver des anciens Inuit dans l'est de l'Arctique, on a mis au jour des fragments de métal fondu. Lors de fouilles effectuées dans l'île d'Ellesmere, l'archéologue Peter Schledermann a découvert des fragments d'étoffe de laine, de cotte de maille, et des débris de tonneau ou de baquet en chêne. L'auteur de cet ouvrage a lui-même trouvé un morceau de cuve de bronze en pratiquant des excavations dans l'île Devon. Les Inuit avaient dû obtenir ces objets par

Les Groenlandais conservaient suffisamment de contacts avec l'Europe pour suivre la mode vestimentaire. Les vêtements de laine grise qu'on a exhumés lors des fouilles, notamment dans le cimetière d'Herjolfsnes, sont semblables à ceux portés sur le continent au XIV^e^ siècle.

On a retrouvé, dans le cimetière, ce capuchon bourguignon, qui fut très populaire en Europe. Conçue pour contenir des objets, la queue, ou flamme, s'allongea de plus en plus pour devenir une parure.

échange ou par pillage. Plusieurs des villages inuit qui recelaient ces vestiges semblent dater du XII[e] siècle ou du début du XIII[e], ce qui prouverait qu'un lien existait entre ces deux peuples longtemps avant l'époque mentionnée dans les récits scandinaves. À l'appui de cette interprétation, on a trouvé la description d'un peuple qui ne peut être qu'inuit dans un relevé géographique écrit vers l'an 1150 par un savant arabe.

Les Inuit décrits par un Arabe

Décrivant l'Atlantique Nord, Al-idrisi, l'auteur du célèbre traité de géographie médiéval *Nuzhat al-Mushtag*, écrit ceci :

Les Scandinaves ont établi deux colonies principales sur le littoral du Groenland qui échappait à l'emprise du glacier (1 et 2). Leurs premiers contacts avec les Inuit se sont produits sur le littoral occidental (3).

En l'an 986, Éric le Rouge avait fondé, avec 400 personnes, la première colonie scandinave du Groenland, sur la côte ouest. Les fermes, avec leurs maisons recouvertes de gazon, s'étalaient le long des fjords. On y élevait des moutons et du bétail. C'est de là que, selon les sagas, Leif, le fils d'Éric, partit à la recherche du Vinland.

«Il existe aussi des animaux marins si énormes que les habitants des îles intérieures utilisent leurs os et leurs côtes, à la place du bois, pour construire leurs maisons. Ils s'en servent également pour fabriquer des massues, des javelots, des lances, des couteaux, des sièges, des échelles, et toutes sortes de choses qui ailleurs sont fabriquées en bois.»

En admettant que les gros animaux soient des baleines et que les îles intérieures soient celles qui se trouvent au plus profond de l'Atlantique Nord, cette description peut se rapporter aux anciens Inuit, qui se servaient d'os de baleine pour fabriquer les charpentes de leurs campements d'hiver et façonner beaucoup d'autres objets. Il est difficile de trouver une autre population de l'Atlantique Nord de cette époque qui puisse concorder avec cette description. Celle-ci aurait pu être transmise du Groenland à l'Europe du Nord, pour aboutir en Sicile lors de l'occupation normande de l'île. Si c'est le cas, elle tendrait à confirmer les preuves archéologiques de l'Arctique canadien qui indiquent qu'il y eut des contacts entre les Inuit et les Scandinaves au moins un siècle avant que les documents historiques scandinaves en fassent mention.

Des commerçants scandinaves

Quelle aurait été la nature de ces premiers contacts ? La répartition des objets en fer, en cuivre et en bronze trouvés dans les sites inuit de l'Arctique indique que le métal, même en menus fragments, constituait un objet de troc précieux pour les premiers Inuit, et qu'il circulait abondamment le long de leurs routes commerciales. Les sagas du Vinland rapportent que les Scandinaves consentaient à commercer avec les Skraelings, et il semble que ces transactions leur aient été très profitables. La survie des colonies groenlandaises dépendait en grande partie de leur approvisionnement par l'Europe en céréales, en métal, en bois et en biens de luxe comme les vêtements sacerdotaux. De plus, après l'an 1261, ces colonies devaient payer chaque année une redevance et un tribut au roi de Norvège, sans oublier la dîme et les impôts des croisades dus à l'Église. On payait ce tribut en nature, essentielle-

On a mis au jour en 1978, à Qilakitsoq au Groenland, une sépulture vieille de plus de cinq cents ans. Elle contenait les cadavres, momifiés par le froid et l'absence d'humidité, de six femmes et deux enfants. Ce dessin d'une mère et de son enfant se fonde sur les connaissances acquises à la suite de cette découverte, notamment la forme et la facture des vêtements, ainsi que le tatouage frontal. Tels étaient les Inuit qu'ont connus les Scandinaves du Groenland.

ment de l'ivoire de morse et de narval, mais aussi des peaux de morse, d'ours polaire, et, à au moins une occasion, un ours polaire vivant.

Les morses aiment vivre dans les glaces; ils ont actuellement disparu de la région subarctique du Groenland où les colonies scandinaves se trouvaient. À l'époque de l'occupation de ces colonies, où le climat était relativement doux, il se peut que les morses aient été assez rares dans le sud-ouest du Groenland et vite exterminés. Pour se procurer de l'ivoire, les chasseurs devaient parcourir au moins 400 kilomètres au nord des colonies, vers la région de Nordrsetur, les territoires de chasse du Nord. Ces expéditions devaient imposer d'énormes contraintes économiques du fait qu'elles privaient les colonies de la main-d'oeuvre masculine essentielle à l'agriculture, à la pêche et à la chasse au gibier. Mais le commerce avec l'Europe était si vital que les voyages au Nordrsetur faisaient partie intégrante du mode de vie scandinave au Groenland. Comme le révèlent les fouilles archéologiques, les premiers Inuit, qui avaient occupé l'Arctique canadien et le nord-ouest du Groenland dès l'an 1100, possédaient de grandes quantités d'ivoire. S'ils ont voulu échanger leur ivoire contre de simples fragments de métal et de vieux outils, comme le feront plus tard leurs descendants aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, les Scandinaves ont dû trouver avantageux ce commerce. Mais y a-t-il des preuves qu'un tel commerce a réellement existé?

On peut difficilement répondre à cette question en se basant sur les rares preuves archéologiques disponibles. Cependant, on a fait deux découvertes significatives lors de fouilles entreprises dans plusieurs anciens villages inuit de l'Arctique. La première, que l'on doit à Patricia Sutherland, a été faite dans le nord-ouest de l'île d'Ellesmere; il s'agit du fléau d'une balance pliante en bronze semblable à celles que les commerçants scandinaves utilisaient pour peser les pièces de monnaie et autres petits objets. Cet outil de commerce caractéristique, le seul que l'on ait découvert à l'ouest de l'Islande, et dans un village inuit situé à 2 000 kilomètres des

colonies scandinaves du Groenland, est un sérieux indice de l'existence de relations commerciales entre les Scandinaves et les Inuit.

Le second objet, découvert par Deborah Sabo lors de l'excavation d'un village du XIII[e] siècle sur la côte sud de l'île de Baffin, suggère la présence de Scandinaves dans l'Arctique à cette époque. Il s'agit d'une figurine en bois sculpté, au visage sans traits, de forme aplatie et aux bras courtauds, de style typiquement inuit. Mais le personnage qu'elle représente est revêtu d'une longue tunique et porte ce qui semble être une croix sur la poitrine. Ce vêtement rappelle ceux des Européens de l'époque. Pourtant, il aurait été impossible aux Inuit de l'île de Baffin, en traversant le détroit de Davis, de rencontrer des Groenlandais ainsi vêtus. Il est peu probable que la figurine ait été obtenue des Inuit du Groenland, lesquels sculptaient différemment leurs figurines représentant des Européens. Il est plus probable qu'elle soit l'oeuvre d'un sculpteur de Baffin qui aurait rencontré un Scandinave chez lui ou au Labrador.

Les Scandinaves connaissaient l'île de Baffin, le Helluland des sagas, et peut-être même la côtoyaient-ils depuis trois siècles au cours de leurs voyages vers les forêts du Markland. Ils peuvent y avoir débarqué à l'occasion et être entrés en contact avec les Inuit. Des échanges ont pu naître de ces rencontres, qui ont pu servir de base aux relations entre les Scandinaves du Groenland et les Inuit qui vinrent s'établir plus tard dans le sud-ouest du Groenland.

Une cohabitation amicale

Les relations entre les Scandinaves et les Inuit au Groenland ont dû être beaucoup plus étroites que celles créées avec les populations qu'ils rencontraient au cours de leurs voyages à la lisière de l'Arctique. Elles ont dû également être plus intenses et plus complexes que ne le suggèrent les quelques écrits scandinaves mentionnant des contacts avec les Inuit. De récentes recherches archéologiques ont démontré que la descente des Inuit le long de la côte ouest du Groenland s'est effectuée à une époque beaucoup plus reculée qu'on ne le supposait. La datation au radiocarbone suggère que les Inuit ont occupé la région de la baie de Disco dès le début du XIII[e]

Cette aquarelle est l'oeuvre d'Aaron de Kangek, un artiste groenlandais du XIX[e] siècle. Elle illustre une légende inuit relatant la première rencontre des Inuit et des Scandinaves.

Les explorations vers le Groenland au XV^e siècle

Les derniers visiteurs connus à avoir rapporté des nouvelles des colonies scandinaves du Groenland furent les hommes d'équipage d'un navire islandais entraîné jusqu'au Groenland par une tempête en 1406, et qui y resta pendant quatre ans. Entre cette époque et la redécouverte du Groenland par les Portugais vers l'an 1500, il y eut presque un siècle de silence, au cours duquel les colonies scandinaves disparurent. Toutefois, de vagues informations datant du XVI^e siècle indiquent que certains navigateurs ont pu se rendre jusqu'à l'extrême nord-ouest de l'Atlantique au siècle précédent.

Plusieurs sources mentionnent deux navigateurs nordiques, Pining et Pothorst, qui se seraient livrés à de mystérieuses activités dans le nord-ouest de l'Atlantique à la fin du XV^e siècle. On lit ailleurs que Diddrik Pining, alors qu'il était gouverneur de l'Islande, mit fin momentanément aux actes de piraterie des Anglais dans ce pays dans les années 1480. Pining et son compagnon Pothorst étaient probablement danois ou allemands, et il semble qu'eux-mêmes ne se soient pas gênés pour se livrer à la piraterie. Plusieurs récits rapportent qu'ils érigèrent une balise sur une île ou un roc nommé Hvitsark, quelque part à l'ouest de l'Islande.

Selon les récits, elle était destinée soit à avertir les navigateurs de la présence de pirates rôdant dans les parages à bord de petites embarcations sans quille (peut-être des kayaks inuit), soit à guider Pining et Pothorst lors de leurs propres actes de piraterie. Hvitsark («Chemise blanche») devait être le nom islandais d'un grand glacier situé sur la côte est du Groenland, et il semble que ces récits soient dus au fait que les deux navigateurs ont entrepris un ou plusieurs voyages au Groenland à la fin du XV^e siècle. S'y rendaient-ils pour commercer avec les Scandinaves du Groenland, ou, au contraire, pour piller les domaines isolés des colonies moribondes?

Quelques textes du XVI^e siècle mentionnent également un certain Johannes Scolvsen, et ce nom latin peut se référer à un Danois ou à un Norvégien (Jon Scolp), à un Suédois (Jon Scolvsen), à un Gallois (John Lloyd) ou à un Polonais (Jan Kolnus). Le nom de Scolvus est généralement cité en rapport avec la région du Labrador, de l'île de Baffin et du détroit d'Hudson, et un voyage entrepris en 1476. Il se peut, comme certains historiens l'ont suggéré sans toutefois apporter aucune preuve à l'appui, que Scolvus ait été associé aux activités de Pining et de Pothorst dans la région.

Des documents du XVI^e siècle mentionnent aussi un autre nom et un autre pays européen relativement à des voyages d'exploration dans le nord-ouest de l'Atlantique au siècle précédent. Certaines des cartes qui mentionnent le nom de Johanus Scolvus l'associent à une voie maritime à l'ouest du Groenland appelée «détroit des Trois-Frères». On identifie généralement ces trois frères aux Corte Real — Gaspar, Miguel et Vasqueanes —, les Açoréens qui entreprirent des voyages d'exploration au Groenland, au Labrador et à Terre-Neuve vers l'an 1500; leur nom a pu être attaché au détroit de Davis (entre le Groenland et l'île de Baffin) ou au détroit d'Hudson (entre l'île de Baffin et le Labrador). À la fin des années 1500, cependant, le nom de Corte Real commence à être associé à la découverte des territoires du Nouveau Monde. Cette découverte aurait été faite par le père des explorateurs, un gouverneur des Açores nommé Joao Vaz Corte Real. Certains auteurs l'ont même associé à l'équipe Pining-Pothorst-Scolvus, suggérant que ces quatre explorateurs auraient formé une sorte de brigade internationale pour l'exploration des terres arctiques du Nouveau Monde.

Il est fort possible que les Portugais ou les Açoréens portugais aient fait des découvertes dans le nord-ouest de l'Atlantique à une époque antérieure au voyage de Christophe Colomb. Les preuves sont cependant très vagues et certainement insuffisantes pour qu'on attribue ces découvertes à un individu dont le nom a été mentionné pour la première fois un siècle après son présumé voyage. Néanmoins, plusieurs historiens portugais contemporains considèrent Joao Vaz Corte Real comme le «découvreur» du Nouveau Monde.

Il aurait certes pu, en tant que fonctionnaire des Açores, entreprendre de tels voyages dans le nord-ouest de l'Atlantique. Toutefois, tant que les historiens n'auront pas mis au jour des témoignages plus précis, Joao Vaz Corte Real doit rester en compagnie de Pining, de Pothorst et de Johannes Scolvus sur la liste des simples explorateurs possibles du Nouveau Continent.

Les récits associant tous ces noms à des découvertes dans le nord-ouest de l'Atlantique au XV^e siècle donnent à penser cependant

que la rupture des communications entre l'Europe et les Scandinaves du Groenland n'aurait pas été aussi totale qu'on le croit.

Même si très peu de navires islandais se rendirent au Groenland au XV[e] siècle, des Danois, des Allemands, des Anglais et des Portugais ont peut-être pris la relève. Et ces voyageurs sont peut-être les auteurs des actes de piraterie contre les fermes scandinaves du Groenland que mentionnent les légendes inuit du Groenland. Peut-être est-ce par leur entremise que les navigateurs européens ont continué à être au courant de l'existence de terres dans le lointain nord-ouest de l'Atlantique.

La statue de Corte Real devant le Parlement, à Saint-Jean de Terre-Neuve.

siècle, donc bien avant que les récits scandinaves ne fassent état des premières rencontres avec les Skraelings dans le Nord. Dès le siècle suivant, les Inuit étaient établis sur les rives du sud-ouest du Groenland, tandis que les fermes scandinaves étaient disséminées le long du littoral des fjords intérieurs. Pendant un ou deux siècles, il y eut un net accroissement des deux populations dans ce secteur, ce qui indiquerait qu'elles étaient parvenues à s'entendre pour cohabiter et partager les ressources du pays. Quelles qu'aient été leurs relations, elles furent sûrement plus complexes que cette simple animosité dont font état les récits historiques.

L'archéologie n'a pas encore réussi à établir la nature exacte de ces relations, mais une récente découverte nous fournit un indice assez intrigant. Lors de récentes fouilles menées par Claus Andreason, du musée du Groenland, sur la ferme Nipaitsoq, dans la colonie occidentale, on a mis au jour de nombreuses lames de couteau en fer, de forme typiquement scandinave. Quelques-unes étaient non pas en fonte mais en fer météorique, qui devait presque certainement provenir des météorites de fer du district de Cape York, dans l'extrême nord-ouest du Groenland. Les Inuit s'approvisionnaient en fer dans cette mine située en plein coeur de leur territoire, et ce depuis plusieurs siècles. Serait-il possible que les Inuit et les Scandinaves aient commercé ensemble et que ce commerce n'ait pas consisté uniquement en échanges de marchandises européennes contre des matières premières du pays ? Les Scandinaves devaient certainement manquer de fer en permanence, contrairement aux Inuit, qui pouvaient facilement se procurer du fer météorique. En fait, le commerce des métaux a pu s'effectuer dans les deux sens.

L'histoire des Inuit

On peut trouver d'autres indices de relations étroites et complexes entre les deux cultures en étudiant la tradition orale des Inuit du Groenland. Lorsqu'il se rendit au Groenland en 1769, le missionnaire danois Niels Egede entendit certains récits qui indiquaient que les Inuit et les Scandinaves avaient fait du commerce ensemble et avaient même été en assez bons termes. Selon ces récits inuit, les Inuit seraient venus en aide aux Scandinaves lors d'une attaque venue de la mer, en emmenant leurs femmes et leurs enfants dans les fjords à l'intérieur des terres pour assurer leur protection. Les légendes recueillies par le folkloriste Hinrich Rink au milieu du XIX[e] siècle sont plus complètes mais un peu suspectes

car elles proviennent d'Inuit qui étaient en contact avec les Scandinaves depuis un siècle. Ces légendes sont axées sur l'histoire d'Ungortok, un chef scandinave. C'est une histoire de violence assez complexe qui se termine par la destruction d'une ferme scandinave. Il en existe plusieurs versions, dont certaines parlent d'une jeune servante inuit travaillant dans une ferme scandinave (il s'agit d'une adaptation de la légende inuit de Navaranak, une jeune fille capturée par des Amérindiens), et de l'amitié entre un Scandinave et un Inuk qui s'amusaient à faire des compétitions de tir à l'arc. À tout le moins, les créateurs de la légende d'Ungortok ont pu concevoir ce genre de relations entre les deux peuples.

Fait intéressant, on a retrouvé récemment une version islandaise de la légende d'Ungortok, qui avait été recueillie quelques décennies avant que Rink n'entende et ne publie la version inuit. Dans cette version, le chef scandinave sur lequel est centrée l'histoire se nomme Ingjaldur (que les Inuit appellent Ingjalli); d'après des linguistes, «Ingjaldur» ou «Ingjalli» peut facilement se transformer en «Ungortok», nom inuktitut signifiant «celui qui est têtu». On trouve aussi dans la version islandaise deux mots inuit, *innuk* et *kayak*, ainsi qu'un toponyme inuit, «Nabaitsog», qui pourrait être identifié à Nipaitsoq, la ferme scandinave où on a trouvé des lames en fer météorique. Bien qu'utilisant des noms différents, les deux versions de l'histoire situent l'action dans une localité se trouvant à proximité du fjord d'Ameralik, dans l'ancienne colonie occidentale scandinave. Étant donné la rareté des communications entre le Groenland et l'Islande entre l'époque médiévale et le XIX[e] siècle, il pourrait bien s'agir là de deux versions d'une tradition historique partagée. Dans ce cas, il nous faudrait procéder à une réévaluation totale des relations entre les Inuit et les Scandinaves de l'époque médiévale établis au Groenland.

Disparition des Scandinaves

La disparition des colonies scandinaves du Groenland eut vraisemblablement lieu à l'époque où Cabot, Corte Real et Cartier rétablissaient les liens entre l'Europe et la côte est du Canada. Elle ne fut certes pas causée par des attaques des Inuit, avec lesquels les Scandinaves cohabitaient depuis plusieurs générations. Leur déclin progressif et leur disparition résultèrent plutôt d'une détérioration du climat ainsi que d'une dévaluation rapide de leurs produits. Avec l'accroissement du commerce hanséatique dans

l'Est et des explorations portugaises en Afrique, l'Europe put s'approvisionner en fourrure et en ivoire à d'autres sources, ce qui réduisit considérablement la valeur du commerce groenlandais. La vie au Groenland a dû se poursuivre sans grand remous tandis que l'Europe subissait les grandes transformations sociales requises pour passer du féodalisme au capitalisme commercial.

Délaissées par leur roi et leur Église, qui ne se souciaient plus d'envoyer des navires au Groenland, harassées de plus en plus par des pirates venus d'Europe, les colonies furent plus vraisemblablement les victimes de forces économiques que d'attaques des Inuit. Telle fut la triste fin d'une aventure héroïque de près de cinq siècles, amorcée avec la découverte de l'Amérique par des Européens.

Des Inuit du Groenland posaient dans leurs kayaks pour le photographe, vers 1900, dans un endroit nommé Lichtenau.

La carte du Vinland

Dans les années 1950, on fit la découverte d'une carte illustrant vraisemblablement la côte est du Nouveau Continent telle que les Européens la concevaient un demi-siècle avant l'expédition de Christophe Colomb. Si cette carte est authentique, elle fournit la preuve que ce littoral faisait partie des connaissances géographiques de l'Europe bien avant l'époque des découvertes. Cette carte constituerait-elle le chaînon permettant de lier les voyages d'exploration de Colomb, de Cabot et de Corte Real, à la fin du XV^e^ siècle, à la connaissance qu'avait l'Europe médiévale de ce littoral du Nouveau Continent ?

La bibliothèque de l'université Yale, aux États-Unis, possède une carte qui pourrait nous aider à comprendre les premières explorations européennes dans l'Atlantique. Tracée apparemment vers 1440, soit cinquante ans avant que Christophe Colomb ne découvre le Nouveau Monde, cette carte illustre pourtant une terre allant du nord de l'île de Baffin au sud des côtes de Terre-Neuve et que l'on pourrait identifier avec l'est du continent nord-américain. Si ce document est authentique, il s'agit de la plus ancienne représentation connue du Canada ou de l'Amérique du Nord sur les cartes européennes. Qui plus est, cette carte suggère que les Européens connaissaient l'existence de ce littoral depuis cinq siècles et que cette connaissance ne fut pas étrangère à leurs voyages d'exploration dans l'ouest de l'Atlantique qui commencèrent à la fin du XV^e^ siècle.

L'histoire de cette carte, dite «du Vinland», nous éclaire de façon surprenante sur les différentes stratégies que les historiens contemporains utilisent pour établir leurs preuves. Le 11 octobre 1965, veille de la fête de Christophe Colomb que les Italo-Américains célèbrent en souvenir du navigateur génois qui a découvert l'Amérique, l'université Yale annonça qu'elle était en possession d'une carte de l'Amérique du Nord tracée un demi-siècle avant le voyage de Colomb. Le *Chicago Tribune* titra ce jour-là: «La carte qui vient gâcher la fête de Colomb».

Une carte étrange

L'université Yale avait acquis cette carte en 1958, d'un donateur anonyme. Celui-ci, presque certainement à l'instigation de la bibliothèque de Yale, l'avait achetée à un libraire américain, lequel l'avait obtenue d'un vendeur européen qui s'était engagé à ne pas révéler la source de son acquisition. Étant donné l'importance de ce document et son authenticité douteuse, il fit l'objet d'études minutieuses. Au moment de son achat, la carte faisait partie d'un gros manuscrit relié, intitulé «La Relation tartare», et relatant une expédition par le pape en 1245-1247 dans le but d'espionner puis de négocier avec le khan des Mongols, le neveu de Gengis Khan, avec lequel il rivalisait pour le contrôle politique de l'Europe. On connaissait déjà cette expédition par d'autres documents, mais la «Relation tartare» apportait une multitude de précisions nouvelles.

Il semble qu'on ait dessiné cette carte pour illustrer le manuscrit, et sa représentation de l'Ancien Monde correspond au tracé figurant sur les autres cartes européennes de l'époque. De plus, comme plusieurs de celles-ci, elle fait apparaître des îles dans l'Atlantique, comme les îles de Brasil et de Saint-Brendan, qui, nous le savons maintenant, n'existent pas. Pourtant, la présence de deux grandes îles à l'ouest la distingue des autres cartes. «Gronelada», la plus au nord, se reconnaît facilement comme étant le Groenland. Sa présence souleva de sérieux doutes parmi les spécialistes qui participaient à l'étude de cette carte; car même si les géographes européens de l'époque connaissaient le Groenland, on ne l'avait encore jamais représenté sous la forme d'une île, mais plutôt comme une péninsule issue d'un vaste continent polaire s'étendant du nord de la Norvège vers l'ouest. Non seulement cette carte donne-t-elle au Groenland la forme d'une île,

Groenland

Islande

île du Vinland

Irlande

MER OCÉANE

Angleterre

îles mythiques
de Saint-Brendan
et de Brasil

îles Fortunées
(du Cap-Vert)

La fameuse carte du Vinland, sur laquelle on croit identifier les côtes de l'Amérique du Nord, a été tracée presque un demi-siècle avant l'expédition de Colomb. Sa découverte, dans les années 1950, a provoqué les plus vives controverses chez les historiens quant à son authenticité.

mais le contour de celle-ci ressemble étrangement à celui qui apparaît sur les cartes modernes.

La deuxième grande île est située au sud-ouest du Groenland; elle a une forme vaguement semi-circulaire, avec une limite ouest très imprécise et deux baies profondes sur la côte est. Le nom «Vinilanda Insula» («île du Vinland») qui identifie cette île causa encore un plus profond malaise parmi les spécialistes. Même si l'on considérait généralement le Vinland, cette terre que les Scandinaves du Groenland de l'époque médiévale avaient découverte vers l'an 1000, comme l'est de l'Amérique du Nord, et même si son nom apparaît dans les traités de géographie européens à compter du XI[e] siècle, on ne l'avait encore jamais vu sur une carte de l'époque précédant les voyages de Christophe Colomb.

L'authentification du document

Conscients que cette carte pouvait représenter un pas en avant dans les connaissances sur la science géographique de l'Europe médiévale, mais aussi qu'on les aurait trouvés très crédules si elle s'était révélée un faux, les experts de Yale s'attachèrent à authentifier leur découverte. Ils convinrent d'abord assez facilement que la «Relation tartare» était un document authentique datant du début du XV[e] siècle, ce qui ne souleva aucune objection de la part de la majorité des critiques. Ensuite, ils comparèrent les parties de l'Ancien Monde figurant sur la carte du Vinland avec leur représentation sur les autres cartes connues de l'époque, et ils constatèrent avec satisfaction que la carte du Vinland correspondait parfaitement à la période dont elle était censée provenir; les seuls éléments inattendus étaient les représentations du Groenland et du Vinland ainsi que les légendes qui les accompagnaient. Ils analysèrent l'écriture de la «Relation tartare» et celle de la carte du Vinland et jugèrent qu'elles étaient de la même main et d'un style propre à la région du Haut-Rhin du début du XV[e] siècle. Puis ils vérifièrent le filigrane du papier sur lequel était écrite la «Relation tartare»; ils découvrirent que ce papier provenait d'une petite usine située dans le sud de l'Allemagne ou en Suisse, et qu'il datait également du début du XV[e] siècle.

Quant à la carte elle-même, elle avait été dessinée sur du parchemin (une peau d'animal dépourvue, bien sûr, de filigrane), ce qui ne facilitait pas la datation. Il restait cependant un moyen simple de vérifier si la carte suspecte et la «Relation tartare» authentique allaient de pair. Ces deux documents étaient percés de trous minuscules rongés par les vers qui, au fil des années, s'étaient creusé des tunnels à travers le volume. Malheureusement, les trous de la carte ne se juxtaposaient pas à ceux du manuscrit, ce qui donnait à penser que les deux documents avaient été reliés ensemble récemment, et faisait planer un doute supplémentaire sur l'authenticité de cette carte.

Il se passa alors quelque chose d'étonnant. C'est en 1957 que le libraire américain qui détenait le volume contenant la carte du Vinland et le manuscrit de la «Relation tartare» avait approché pour la première fois l'université Yale. En 1958, l'un des experts de Yale qui avaient manifesté un certain intérêt envers le manuscrit consulta par hasard le catalogue d'un libraire anglais. Il y vit une copie d'un manuscrit assez connu datant de la fin du Moyen Âge, le *Speculum Historiale*, rédigé par Vincent de Beauvais, et qui se vendait à un prix modeste. Il le commanda par correspondance pour sa propre collection, et, dès son arrivée, il prêta l'ouvrage au libraire qui était entré en contact avec lui auparavant. Le soir même, l'expert recevait un coup de téléphone du libraire, qui avait comparé le manuscrit de Beauvais avec la «Relation tartare»: l'écriture était la même et le papier était le même, et lorsqu'on plaçait le manuscrit de Beauvais entre la carte et la «Relation tartare», tous les trous de ver s'alignaient parfaitement! Il semblait donc que ces trois manuscrits avaient originellement été reliés ensemble pendant longtemps, et qu'on les avait séparés récemment. On en vint donc à supposer qu'une même bibliothèque privée avait mis les deux volumes sur le marché vers une même époque, mais qu'on les avait séparés au siècle dernier lorsque la vieille reliure avait cédé, et qu'on avait alors relié ensemble la carte et la «Relation tartare». Le manuscrit de Beauvais avait conservé la reliure d'origine, d'un style particulier au sud de l'Allemagne ou à la Suisse du XV[e] siècle et compatible avec l'écriture et le papier de la «Relation tartare».

C'est ainsi qu'à la suite d'une surprenante coïncidence et de plusieurs années de recherches les spécialistes de Yale en vinrent à la conclusion que la carte du Vinland était une authentique représentation du monde tel qu'on le concevait au XV[e] siècle et sur laquelle figurait aussi une partie de l'Amérique du Nord. Ils suggérèrent même qu'elle avait pu être tracée à l'occasion du concile de Bâle (1431-1449), un important événement religieux qui attira les experts de tous les coins de l'Europe et qui a dû servir de centre d'échange des connaissances géographiques et historiques de l'époque.

Le globe de Martin Behaïm a été construit en Allemagne en 1492, année de la découverte de l'Amérique (on voit ici un fac-similé exécuté en 1847). Il illustre la conception du monde qui a convaincu Colomb de la possibilité d'atteindre plus vite les Indes par la route de l'ouest. Avant d'atterrir au Cathay (la Chine), Colomb s'attendait à trouver deux étapes: d'abord l'île mythique d'Antilia (près d'un voilier, au centre), puis Cipangu (le Japon).

Les conclusions des spécialistes de Yale ne furent cependant pas acceptées par tous. Les critiques, qui persistaient à déclarer que la carte n'était qu'un faux récemment inséré dans un ancien manuscrit, étaient particulièrement sceptiques au sujet de la représentation du Groenland. L'Europe n'avait eu connaissance du véritable tracé du Groenland que dans les premières décennies du XX^{e} siècle, et cette prétendue reproduction du XV^{e} siècle semblait beaucoup trop précise pour être authentique. D'autres critiques, par contre, émirent des objections quant au latin utilisé dans les légendes de la carte. En 1967, des experts du British Museum examinèrent brièvement la carte; ils n'arrivèrent à aucun résultat concluant, mais ils virent des indices laissant croire que le parchemin sur lequel on avait tracé la carte avait subi un traitement chimique, peut-être dans le but de supprimer un ancien document pour lui substituer une carte plus récente. La carte du Vinland continua ainsi à soulever le doute pendant plus de dix ans. Son authenticité restait trop incertaine pour qu'on puisse conclure que l'Europe connaissait déjà le continent nord-américain un demi-siècle avant les voyages de Christophe Colomb.

Un faux !

En 1974, un laboratoire de Chicago spécialisé dans l'analyse chimique de très petits fragments fut autorisé à enlever quelques minuscules particules d'encre de la carte du Vinland pour les soumettre à des tests chimiques et microscopiques. Les résultats de l'analyse indiquèrent que l'encre contenait 30 % d'une forme de bioxyde de titane, un élément important des peintures

Le planisphère de Nicolaus de Caverio, cartographe génois (vers 1502-1505), représente, sous la forme d'une île semi-circulaire et couverte de forêts, les côtes explorées par le Portugais Gaspar Corte Real, soit Terre-Neuve et une partie du Labrador. Le tracé ressemble à celui de la carte du Vinland.

blanches actuelles et de certains produits comme le liquide blanc correcteur utilisé par les dactylographes ; seul ennui, ce composé chimique n'existait pas avant 1920 ! On émit alors l'hypothèse qu'un faussaire s'était servi d'une peinture à base de titane pour vieillir artificiellement le tracé qu'il avait dessiné à l'aide d'une encre noire moderne. Les détracteurs de la carte du Vinland exultaient, mais ses défenseurs étaient offusqués qu'un faussaire ingénieux pût aussi facilement tromper des experts.

Après une série de vagues déductions, on décida d'attribuer le faux à un obscur spécialiste de l'histoire religieuse d'origine yougoslave qui se passionnait pour les missionnaires du Moyen Âge et aurait pu être assez érudit pour forger ce faux avant sa mort en 1924.

On entendit peu parler de cette carte du Vinland durant la décennie suivante, et la plupart des spécialistes qui s'y référaient ne le faisaient que pour souligner la fraude évidente. Pourtant, deux questions d'ordre essentiellement psychologique continuèrent à préoccuper certaines personnes. D'abord, non seulement le prétendu faussaire avait dû se donner beaucoup de mal pour se procurer un parchemin ancien qui puisse être associé aux authentiques documents du XV[e] siècle rongés par les vers, mais, avec un soin extrême, il avait réussi à assortir l'écriture et le contenu de la carte aux documents concernés. Pourquoi un faussaire de ce calibre aurait-il utilisé une encre moderne alors qu'il aurait pu fort bien fabriquer lui-même une encre de type médiéval à partir d'ingrédients comme des glands et de la suie ? Ensuite, pourquoi un faussaire du XX[e] siècle tracerait-il une telle carte en donnant au Groenland son aspect moderne ?

Cela équivaudrait presque à se trahir volontairement; n'importe quel faussaire compétent représenterait le Groenland par une tache floue dans le nord-ouest de l'Atlantique, ou une péninsule issue d'un continent polaire, comme on le représentait sur les autres cartes du XV[e] siècle.

La réhabilitation

Une fois encore, au début de 1986, l'histoire de la carte du Vinland prit une autre tournure. Des physiciens de l'université de la Californie avaient mis au point une nouvelle technique permettant d'examiner la composition chimique des documents anciens sans les endommager. Il s'agissait d'accélérer des particules subatomiques à des vitesses énormes dans un cyclotron et de les diriger sur un document placé sur leur chemin, puis de mesurer l'éparpillement de rayons X ainsi produit, afin de déterminer le nombre et les quantités d'éléments chimiques contenus dans le papier et l'encre du document. Des tests de ce genre avaient déjà été effectués sur les manuscrits de la mer Morte et sur d'autres documents, et les experts avaient confiance en la précision des résultats obtenus. Cette technique était beaucoup plus avancée que celle qu'on avait utilisée pour analyser l'encre de la carte du Vinland à Chicago. Comme les seuls tests alors disponibles entraînaient invariablement la destruction des objets étudiés, on n'avait prélevé que de minuscules particules d'encre et appliqué le résultat des analyses à l'ensemble de la carte. Les tests à l'accélérateur de particules ne causent aucun dommage au document analysé, donnent des résultats plus précis, et portent sur le document entier. Les physiciens de l'université de la Californie déclarèrent n'avoir détecté que des quantités infimes de titane dans l'encre de la carte, et affirmèrent que l'encre et le parchemin possédaient toutes les caractéristiques propres aux documents du XV[e] siècle. La carte du Vinland redevint tout à coup un objet digne de respect.

Les révélations de la carte

S'il s'agit effectivement d'un document authentique du XV[e] siècle, comment peut-on expliquer les représentations du Groenland et du Vinland qui apparaissent sur cette carte? En fait, la façon dont le Groenland est représenté n'est pas aussi surprenante qu'on l'avait cru au moment de la découverte de la carte. Le tracé du Groenland n'est pas aussi précis qu'il le paraît au premier abord; l'île est beaucoup trop petite par rapport au reste de la carte, et sa côte nord se trouve beaucoup plus au sud qu'elle ne le devrait. De plus, la côte est parsemée de renfoncements qu'on ne peut associer aux baies et aux fjords que nous connaissons. En réalité, seules trois caractéristiques coïncident vraiment avec les cartes modernes : la représentation du Groenland sous la forme d'une île; la forme effilée de la pointe sud de l'île; et une longue section rectiligne sur la côte nord-ouest qui représenterait la baie de Melville.

Au début de la colonisation du Groenland par les Scandinaves, le climat était légèrement plus chaud qu'aujourd'hui, et le volume des glaces sur la mer devait être beaucoup moindre qu'il ne l'est dans les conditions normales de nos jours. En général, les bateaux qui appareillaient de l'Islande faisaient voile vers l'ouest en direction d'une pointe située sur la côte est du Groenland; ils se dirigeaient ensuite vers le sud pour contourner le cap Farewell, et viraient finalement vers le nord en longeant la côte ouest en direction des colonies. On connaissait donc bien, à

cette époque, la zone sud du littoral oriental du Groenland, et il devait être assez facile de présumer que les côtes est et ouest convergeaient vers le cap Farewell, de manière à former une pointe effilée. D'autre part, les découvertes archéologiques attestent que les expéditions de chasse amenèrent les Scandinaves à pénétrer aussi loin au nord que la région actuelle d'Upernavik, située plus qu'à mi-chemin de la côte ouest de l'île et à la lisière méridionale de la baie de Melville. Les Scandinaves devaient donc probablement connaître la côte rectiligne glacée située au nord.

Mais comment auraient-il pu savoir que le Groenland était une île ? Dans les années 1960, au moment où la carte faisait pour la première fois l'objet de sérieuses recherches, on pensait que les Scandinaves du Groenland avaient eu peu de contacts, sinon aucun, avec les Inuit qui s'étaient établis dans l'île vers la même époque, et que ces relations se limitaient à des échanges hostiles. Depuis, on a découvert que les contacts entre les deux groupes ont été beaucoup plus complexes qu'on ne le pensait, et qu'ils auraient persisté pendant plusieurs siècles. On a découvert les vestiges d'un umiak inuit, un grand bateau recouvert de peaux, sur la côte nord du Groenland, qui, actuellement, est une région presque toujours recouverte de glace. D'après la datation au radiocarbone, cette embarcation fit sans doute le voyage à l'époque des colonies scandinaves ; des fragments de la carcasse du bateau étaient en chêne, presque certainement d'origine scandinave. Les Inuit avaient contourné le Groenland et ils ont pu apprendre aux Scandinaves qu'il s'agissait d'une île. Voici donc essentiellement ce que nous apprend la carte du Vinland : le Groenland est une île dotée d'une pointe méridionale et d'une côte nord-ouest rectiligne, où la calotte glaciaire intérieure vient aboutir directement, et de façon spectaculaire, dans les eaux parsemées d'icebergs de la baie de Melville.

S'il l'on peut expliquer la configuration du Groenland, qu'en est-il de l'île nommée «Vinland», et que nous révèle la carte sur les connaissances géographiques des Européens du Moyen Âge concernant le continent nord-américain ? À vrai dire, elle nous révèle bien peu de choses sur les explorations des Scandinaves du Groenland dans le Nouveau Monde qu'on ne connaissait déjà grâce aux sagas islandaises et à d'autres documents. Les deux légendes de la carte qui se réfèrent au Vinland ne font que répéter, quoique avec une certaine divergence, d'autres documents. La plus courte précise simplement : «Île du Vinland, découverte par Bjarni en compagnie de Leif.» Cela semble en contradiction avec deux passages de la *Saga des Groenlandais*, où on rapporte que les nouvelles terres furent d'abord aperçues par Bjarni Herjulfsson vers l'an 986, puis explorées par Leif Eriksson vers l'an 1000. La plus longue confirme l'histoire de Bjarni et de Leif, décrit ensuite le Vinland comme une terre fertile, et rapporte que l'évêque Henricus (Erik) effectua un voyage à cet endroit en 1117, y séjourna un certain temps en été et en hiver, puis retourna au Groenland et en Europe. Les annales islandaises, pour leur part, racontent qu'en 1121 l'évêque Erik Gnupsson partit à la recherche du Vinland, mais ne précisent pas s'il l'a trouvé ou non. Les récits ne s'accordent pas sur l'année où eurent lieu les explorations de l'évêque ni sur le fait qu'il aurait trouvé le Vinland et y aurait séjourné ; chacun des récits est aussi vraisemblable que l'autre et il est difficile de faire un choix.

On estime généralement que la configuration du Vinland telle qu'elle apparaît sur la carte ne provient pas véritablement des cartes scandinaves. Elle dériverait plutôt des traditions orales rapportées par les sagas, et que le cartographe aurait interprétées de son mieux sur un parchemin. Par exemple, les sagas mentionnent trois «terres» du Nouveau Monde : le Helluland, le Markland et le Vinland, dans l'ordre, du nord au sud. Les deux grandes baies apparaissant sur la côte est de la configuration du Vinland et qui divisent le littoral en trois sections ne seraient qu'une interprétation arbitraire de cette référence. Pourtant, si l'on compare les latitudes de ces trois sections à celles du Groenland et de l'Europe telles qu'elles apparaissent sur la carte, on se rend compte que le cartographe aurait pu avoir des connaissances géographiques plus précises que celles qu'on trouve dans les récits islandais et les traditions qui sont parvenus jusqu'à nous.

Avant d'établir ce genre de comparaison, il est essentiel de noter deux faits importants. D'une part, le Vinland, sur la carte, est presque aussi éloigné du Groenland que celui-ci l'est de l'Europe, ce qui signifie qu'il ne s'agit pas d'une carte de navigation exacte du nord-ouest de l'Atlantique. Toutefois, il faut se souvenir qu'à l'époque des Scandinaves, et longtemps après le XV[e] siècle, on ne pouvait évaluer les longitudes que de façon approximative, en fonction des vitesses de croisière et des jours de navigation ; par contre, il était facile de déterminer et de comparer les latitudes en mesurant l'altitude du soleil de midi ou de l'Étoile polaire. D'autre part,

L'original de cette carte, dessinée vers 1590, est l'oeuvre d'un maître d'école islandais, Sigurdur Stefansson. À cette époque, les voyages des anciens Scandinaves suscitaient un renouveau d'intérêt et des expéditions recherchaient les colonies perdues. À gauche apparaissent les toponymes scandinaves de l'Amérique : Helluland, Markland et promontoire du Vinland.

la légende «Vinilanda Insula», placée à proximité de la pointe nord de la configuration, semble se référer à l'ensemble de la grande île plutôt qu'à sa seule partie méridionale.

La plus septentrionale des trois sections de «Vinilanda Insula» se trouve à peu près aux mêmes latitudes que la côte ouest du Groenland, de la baie de Melville au nord de la pointe sud; ces latitudes correspondent presque à celles de l'île de Baffin, qui était probablement le territoire désertique et montagneux du Helluland mentionné dans les sagas islandaises. Un long canal se terminant par un grand lac sépare cette section de celle du sud. La latitude de ce canal est située juste au nord de la pointe sud du Groenland, soit environ à la même latitude que le détroit d'Hudson. La section suivante couvre la distance allant de la pointe sud du Groenland à la latitude de la côte sud de l'Irlande; il s'agit approximativement des latitudes du Labrador, qui est probablement le Markland mentionné dans les sagas. Un profond renfoncement se prolongeant vers le sud-ouest vient à son tour séparer cette région de celle du sud, en formant une longue péninsule de terre similaire à la Grande Péninsule Nord de Terre-Neuve. La latitude de la pointe nord est presque égale à celle de la côte sud de l'Irlande, et celle de la côte sud est égale à celle du nord du golfe de Gascogne. Il s'agit là des latitudes approximatives de la pointe nord et de la côte sud de Terre-Neuve.

La configuration de la péninsule rappelle celle qui apparaît sur la carte de l'Islandais Sigurdur Stefansson, datant de la fin du XVI[e] siècle, et dont le tracé similaire porte la légende «Promentorium Winlandiae»; cette représentation a d'ailleurs servi à désigner Terre-Neuve comme le Vinland mentionné dans les sagas. Supposant que la carte du Vinland soit authentique et que les latitudes de la configuration du Vinland soient davantage que le simple fruit d'hypothèses de la part du cartographe, les latitudes des trois sections du littoral inciteraient à confirmer les identifications habituelles des trois «terres» mentionnées dans les sagas, à savoir : le Helluland avec l'île de Baffin, le Markland avec le Labrador, et le Vinland avec Terre-Neuve, où se trouve L'Anse-aux-Meadows, site probable d'une occupation scandinave au Moyen Âge. Il est peut-être utile de préciser ici qu'on connaissait peu ces identifications dans les années 1920, époque où aurait été forgée la carte du Vinland; on considérait alors généralement que le Vinland correspondait à une région située au sud du golfe du Saint-Laurent, probablement sur la côte atlantique des États-Unis.

Une carte du Canada du XV[e] siècle ?

En admettant que la configuration du Vinland sur la carte soit effectivement une représentation graphique de la côte est du Canada, issue de la tradition des Scandinaves du Groenland, peut-on en déduire que l'existence du Canada était largement connue des Européens à l'époque des explorations transatlantiques de la fin du XV[e] siècle ? Comme certains sceptiques l'ont fait remarquer, la carte du Vinland est unique, et elle s'écarte de la tradition cartographique générale du XV[e] siècle. En autant qu'on le sache, ses configurations du Groenland et du Vinland n'ont pas été copiées par d'autres cartographes antérieurement à l'ère des explorations. Cette absence de cartes similaires prouve que la carte du Vinland n'a pas contribué aux connaissances géographiques de cette époque. Il faut souligner cependant que plusieurs cartes de l'Europe méridionale du début du XVI[e] siècle portent un tracé qui ressemble à la configuration du Vinland. Ces cartes (celle de Cantino, datée de 1502,

celle de Caverio, probablement tracée aussi en 1502, et la carte du Roi, de 1500-1503) ont été dessinées à la suite des explorations de Jean Cabot en 1497 et de Gaspar Corte Real en 1501. Chacune de ces cartes présente une île semi-circulaire dotée d'une vague côte ouest et d'une côte est très découpée, au sud-ouest du Groenland. Cette configuration est appelée «Terra Cortereal» ou «Terra del Rey de Portuguall» («Terre du roi du Portugal»); elle représente Terre-Neuve et la côte adjacente du Labrador, que le navigateur portugais Gaspar Corte Real a explorées. Il s'agit de la même région que les Scandinaves du Groenland avaient explorée cinq siècles auparavant, et presque sûrement de ce qu'ils appelaient le Vinland. L'île tracée par les cartographes portugais pour illustrer ces découvertes ressemble beaucoup à la configuration du Vinland de la carte du Vinland, qui aurait été tracée quatre-vingts ans auparavant. Cela donne à penser que les cartographes de l'Europe méridionale étaient effectivement au courant de cette tradition cartographique, et qu'ils ont correctement identifié la nouvelle terre «Terra del Rey de Portuguall» avec l'ancienne «Vinilanda Insula».

Les explorateurs européens des années 1490 connaissaient-ils l'existence du Vinland avant d'entreprendre leur traversée de l'Atlantique? Sur la base de preuves très minces, certains spécialistes ont prétendu que Christophe Colomb et Jean Cabot avaient visité l'Islande, où ils auraient pu apprendre l'existence d'une terre située à l'ouest découverte cinq siècles auparavant. Si la carte du Vinland a réellement été tracée près d'un demi-siècle avant le voyage de Colomb en 1492 et que l'Europe méridionale avait une certaine connaissance de l'existence du Vinland à la fin du XV[e] siècle, Colomb aurait pu être au courant de l'existence du Vinland sans aller en Islande. Cette même connaissance pourrait expliquer le voyage en apparente ligne droite vers l'ouest que fit Jean Cabot en 1497 de l'Irlande jusqu'à cette côte du Vinland représentée sur la carte, ainsi que les voyages au Groenland entrepris à la même époque par des explorateurs portugais. Ces voyages indiqueraient qu'au XV[e] siècle était disponible dans tous les ports d'Europe cette connaissance incorporée dans la carte du Vinland, héritage imprécis des premiers Européens à avoir exploré l'ouest de l'Atlantique, cinq siècles auparavant.

CHAPITRE 5

LES ÎLES MYTHIQUES

Les géographes de l'époque médiévale se représentaient l'Atlantique comme un océan parsemé d'îles au caractère plus ou moins fantastique. La découverte, au début de la Renaissance, de plusieurs archipels toujours plus éloignés de l'Europe incita les navigateurs à poursuivre leurs voyages d'exploration.

La connaissance du ciel était indispensable aux navigateurs. Cette sphère, qui date de 1533, est une représentation de la voûte céleste avec les constellations apparaissant sous la forme de dieux ou d'animaux. Outre celles de l'hémisphère Nord, elle comporte les constellations de l'hémisphère Sud, alors nouvellement découvertes par les explorateurs portugais.

L'Atlantique Nord est une mer de brouillards et de tempêtes. Encore de nos jours, il arrive que des marins, bien que munis de cartes tout à fait fiables et assez précises pour leur indiquer qu'ils sont éloignés de toute terre, se croient en présence d'un littoral inconnu et menaçant lorsqu'ils entraperçoivent un banc de nuages noirs à travers une épaisse brume ou une pluie battante. Même les jours de beau temps et de mer calme, il est facile de confondre un lointain banc de brouillard avec une bande de terre pointant à l'horizon.

Les premiers navigateurs de l'Atlantique, longeant les côtes de l'Europe ou effectuant leurs premiers voyages au large, devaient avoir encore plus d'occasions de rencontrer ces «îles» suspectes. Pour reconnaître leur route, ils ne disposaient que de leur propre expérience et des vagues récits des aventuriers qui les avaient précédés. Ceux qui possédaient des cartes savaient qu'elles étaient très imprécises. Les îles qui ne figuraient pas sur les cartes étaient d'une extrême importance pour ces marins, car non seulement elles pouvaient receler des richesses, mais elles représentaient de graves dangers pour la navigation.

Des îles imaginaires

Il ne faut donc pas s'étonner si les premiers marins ont peuplé l'Atlantique d'une multitude d'îles plus ou moins fictives. On savait depuis longtemps que certaines, comme les Canaries et les Shetland, existaient réellement, en permanence, et qu'on pouvait les habiter. Par contre, d'autres îles, qu'on ne pouvait apercevoir qu'à certains moments ou dans certaines conditions, étaient considérées comme des «îles fantômes»; d'autres encore, qui changeaient constamment de position, étaient des «îles flottantes». Mais peut-être étaient-elles, pour la plupart, des îles imaginaires? Bien qu'on ait cru les entrevoir autrefois et qu'on leur ait donné des noms, leur emplacement précis avait été oublié.

Certaines de ces îles imaginaires de l'Atlantique ont leur origine dans les religions et les mythologies anciennes. En Égypte, par exemple, les adeptes du culte d'Osiris pensaient que ce dieu régnait sur un royaume situé sous l'horizon, à l'ouest, où les croyants le rejoignaient après leur mort pour mener une vie tranquille dans un pays aux moissons abondantes et au printemps éternel. À une époque plus récente de l'histoire égyptienne, on imaginait le royaume d'Osiris comme un groupe d'îles occidentales que l'on pouvait atteindre dans un bateau magique. C'est peut-être ce même mythe qui chez les Grecs est devenu celui des «îles des Fortunés», décrites par le poète Hésiode vers 800 avant J.-C. Selon Hésiode, ces îles se trouvaient très loin à l'ouest, et leurs habitants vivaient dans le plus parfait bonheur. Elles devinrent plus tard les «Insulae Fortunatae» («îles Fortunées»), et on continua à croire à leur existence de l'époque classique au Moyen Âge. Par ailleurs, la civilisation celte croyait également à l'existence d'une terre occidentale dédiée aux morts, de laquelle est dérivée sans doute la terre d'Avalon où repose le roi Arthur en attendant son retour à la vie.

D'autres îles avaient leur origine dans des récits qui sont parvenus jusqu'à nous. Ainsi, l'Atlantide, le légendaire continent englouti dans l'Atlantique, semble être née de l'imagination du philosophe grec Platon au IV^e^ siècle avant notre ère. Le *Navigatio Sancti Brendani*, qui remonterait au début du VI^e^ siècle, est le premier récit à décrire la «Terre des Bienheureux» des Irlandais. Après le X^e^ siècle, quelques documents mentionnent le Groenland, et les Européens du Moyen Âge semblent avoir eu une vague connaissance de cette lointaine colonie occidentale de l'Ancien Monde. En Islande, on se souvenait des autres établissements scandinaves — le Helluland, le Markland et le Vinland —, et le continent européen avait peut-être commencé à en avoir connaissance.

La géographie médiévale

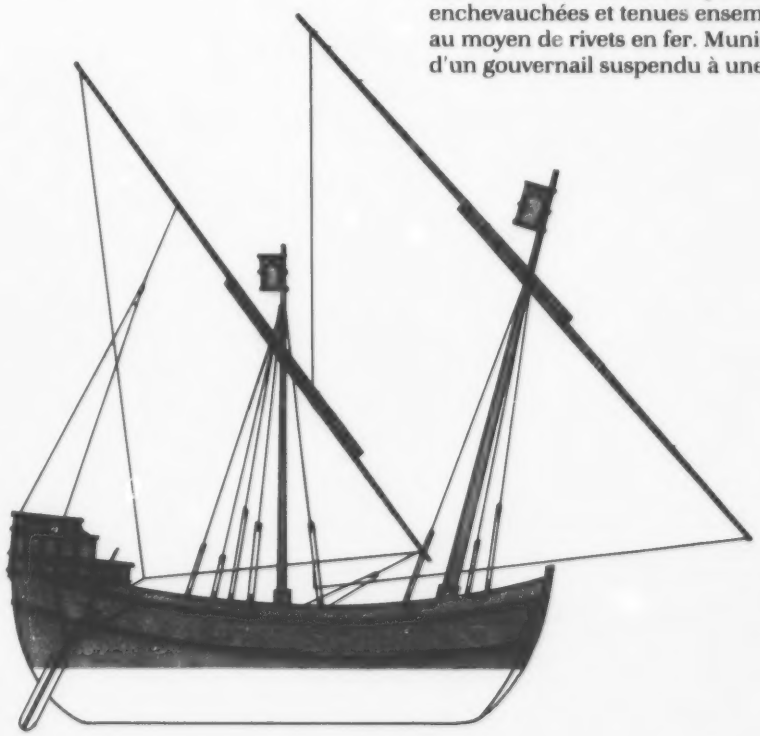
Tout au long du Moyen Âge, les îles de l'Atlantique restèrent aussi mystérieuses et insaisissables que la Terre du Prêtre-Jean, ce royaume chrétien imaginaire et inexploré situé à l'est. À cette époque, la cartographie, c'est-à-dire le tracé des cartes, n'était pas une méthode courante pour enregistrer et transmettre les connaissances. On se transmettait les notions géographiques oralement ou au moyen de descriptions manuscrites, et l'emplacement précis de ces îles ou de ces royaumes importait peu à ceux qui n'avaient aucune intention de s'aventurer loin de chez eux. En fait, dans la géographie médiévale, la signification spirituelle ou allégorique de ces terres lointaines était plus importante que leur emplacement exact.

Cette attitude allait pourtant se modifier au XIII^e^ siècle, alors que la rapide croissance économique de l'Europe eut pour effet un net accroissement de la navigation côtière et du commerce. Les croisades avaient élargi les horizons

Les navires à l'époque des découvertes

Les navires européens qui s'aventurèrent dans l'Atlantique au XV[e] siècle différaient beaucoup du coracle recouvert de cuir qui mena les Irlandais jusqu'en Islande au VIII[e] siècle, et même du knorr à coque découverte dont les Scandinaves se servirent pour atteindre l'Amérique du Nord au X[e] siècle. Les bâtiments de la fin du XV[e] siècle étaient entièrement pontés, ce qui permettait d'évacuer les paquets de mer qui embarquaient par-dessus la proue ou la poupe par gros temps. Ils étaient munis de trois mâts, ce qui non seulement procurait une plus grande surface de toile, mais aussi permettait de gouverner plus facilement en orientant la voilure. Au moins un des mâts était gréé d'une voile latine triangulaire, afin de virer de bord plus facilement et de serrer le vent d'encore plus près que les navires européens traditionnels gréés en carré.

Le trois-mâts carré s'est surtout développé au XV[e] siècle, mais il s'inspirait des bateaux de la fin du Moyen Âge, qui étaient eux-mêmes plus perfectionnés que ceux utilisés par les Vikings et leurs descendants. La cogge était le navire le plus caractéristique de la fin de l'époque médiévale; vers l'an 1200, elle est apparue le long des côtes de l'Allemagne et des Pays-Bas et fut rapidement adoptée par la ligue hanséatique des villes pour transporter la plus grande partie des marchandises venant du nord de l'Europe. En regardant l'illustration de la cogge sur des gravures, des tapisseries et des sceaux européens, on constate qu'elle est très disgracieuse, à moins qu'on ne l'ait dessinée avec maladresse. C'est un petit bateau doté d'une coque anormalement haute et large, et d'un seul mât court mais très massif, surmonté d'une hune assez grande pour contenir la plupart de l'équipage. Bien qu'il existe une certaine ressemblance entre les diverses représentations de la cogge, il est difficile de croire qu'un bateau d'apparence aussi lourdaude ait pu naviguer sur les mers à l'époque médiévale. Pourtant, en 1962, on a hissé du fond de la Weser, à proximité de Brême, en Allemagne, la coque d'une cogge qui avait sombré à cet endroit vers 1380. Cette découverte prouve que les reproductions du Moyen Âge sont assez fidèles. La coque mesurait 22 mètres de longueur sur 7 mètres de largeur et 5 mètres de profondeur; le fond plat était muni d'une quille incurvée, reliée à une étrave qui s'élevait très abruptement et donnait au navire une forme très arrondie et ventrue. La coque «bordée à clins», à la mode scandinave, était en planches enchevauchées et tenues ensemble au moyen de rivets en fer. Munie d'un gouvernail suspendu à une



Construite pour la dernière croisade, en 1286, la nave méditerranéenne, au gréement latin, a deux ponts et deux mâts. Sa poupe est arrondie et elle se gouverne au moyen d'un aviron latéral.

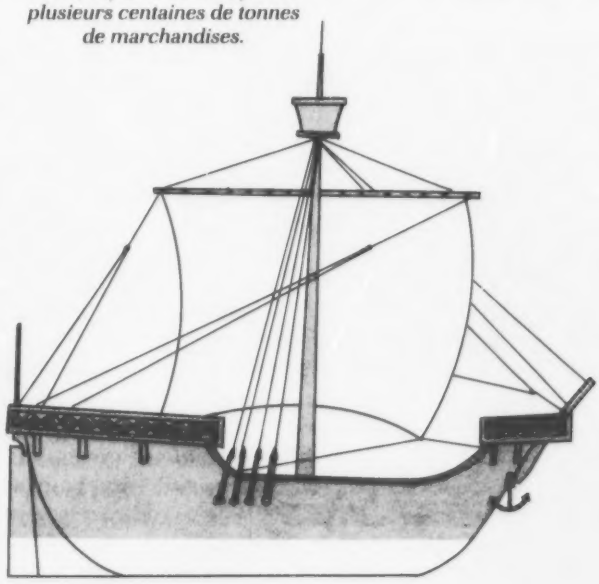
poupe arrondie et d'un seul mât supportant une voile carrée, la cogge de la fin du Moyen Âge était un vaisseau sans grâce mais qui devait bien tenir la mer; ni rapide ni fin voilier, elle constituait malgré tout un moyen de transport sûr et efficace, avec sa cale spacieuse.

On est peu renseigné sur les navires sud-européens et méditerranéens de cette époque. Leur origine remonte aux voiliers de commerce phéniciens et romains, de même qu'aux galères gréco-latines. On peut se faire une idée de leurs dimensions et de leur forme d'après les 200 navires que la ville de Venise a fournis en 1201 lors de la quatrième croisade. Parmi eux se trouvaient 60 galères à voiles et à rames, dotées d'équipages de 100 hommes; de grosses naves à deux ponts et à deux mâts, dont certaines pouvaient transporter jusqu'à 1 000 guerriers; et des naves spéciales munies d'une porte latérale, pour le transport des chevaux. Les bâtiments de la Méditerranée étaient «bordés à franc-bord», les planches de la coque étant ajustées bord à bord au lieu de se chevaucher à la manière scandinave, et la plupart des navires de plus gros tonnage semblent avoir possédé plus d'un mât. Ces vaisseaux utilisaient sans doute la voile latine, héritée des Arabes, qui les rendait plus efficaces pour remonter au vent que ceux gréés en carré. Ces navires furent les premiers à bénéficier des instruments et des techniques de navigation venus d'Asie, comme la boussole et l'astrolabe, ainsi que des connaissances astronomiques et mathématiques des Arabes.

La caravelle portugaise, perfectionnée durant le XV[e] siècle sous l'impulsion du prince Henri le Navigateur, fut le premier voilier de l'Atlantique à cumuler les meilleurs éléments des vaisseaux nordiques, méditerranéens et arabes : elle était bordée à franc-bord, avec un gouvernail d'étambot, des châteaux de proue et de poupe, et trois mâts supportant des voiles latines et des voiles carrées. La coque devait être plus large et plus profonde que celle des navires méditerranéens, qui n'étaient pas conçus pour affronter la houle de l'océan; peut-être s'inspirait-elle de la cogge ou des autres navires de la côte atlantique de l'Europe. La caravelle tenait très bien la mer, pouvait serrer le vent de très près, mieux que n'importe quel autre navire de l'époque; on lui doit en grande partie le succès des explorations portugaises du XV[e] siècle le long de la côte africaine et dans l'Atlantique, au moins jusqu'aux Açores.

Les trois petits navires que Christophe Colomb a utilisés pour son voyage dans les Antilles en 1492, le *navicula* de Jean Cabot et la plupart des bâtiments sélectionnés pour les premiers voyages d'exploration dans le Nouveau Monde furent conçus à l'image de la caravelle des Portugais. Ils étaient minuscules, même en regard des normes de l'époque. En 1933, on a identifié près de Southampton, en Angleterre, l'épave sous-marine du *Grace Dieu*, construit en 1418; sa quille mesurait au moins 38 mètres de longueur, et son déplacement devait être de l'ordre de 1 400 tonnes. En 1430, un commerçant florentin de passage mesura un vaisseau de guerre anglais : le pont avait 55 mètres de longueur, l'un des mâts avait plus de 2 mètres de diamètre, et le déplacement était de plus de 1 500 tonnes, soit trente fois celui des navires de Colomb et de Cabot. Les vaisseaux qui entreprenaient des voyages d'exploration étaient petits non pas en raison de la technologie de l'époque mais parce que les explorateurs n'avaient pas les moyens de s'en offrir de plus gros, ou que les

Principal navire de transport de l'Europe du Nord à la fin du Moyen Âge, la cogge ventrue, peu esthétique, est un bâtiment solide, gréé en carré, capable de transporter plusieurs centaines de tonnes de marchandises.

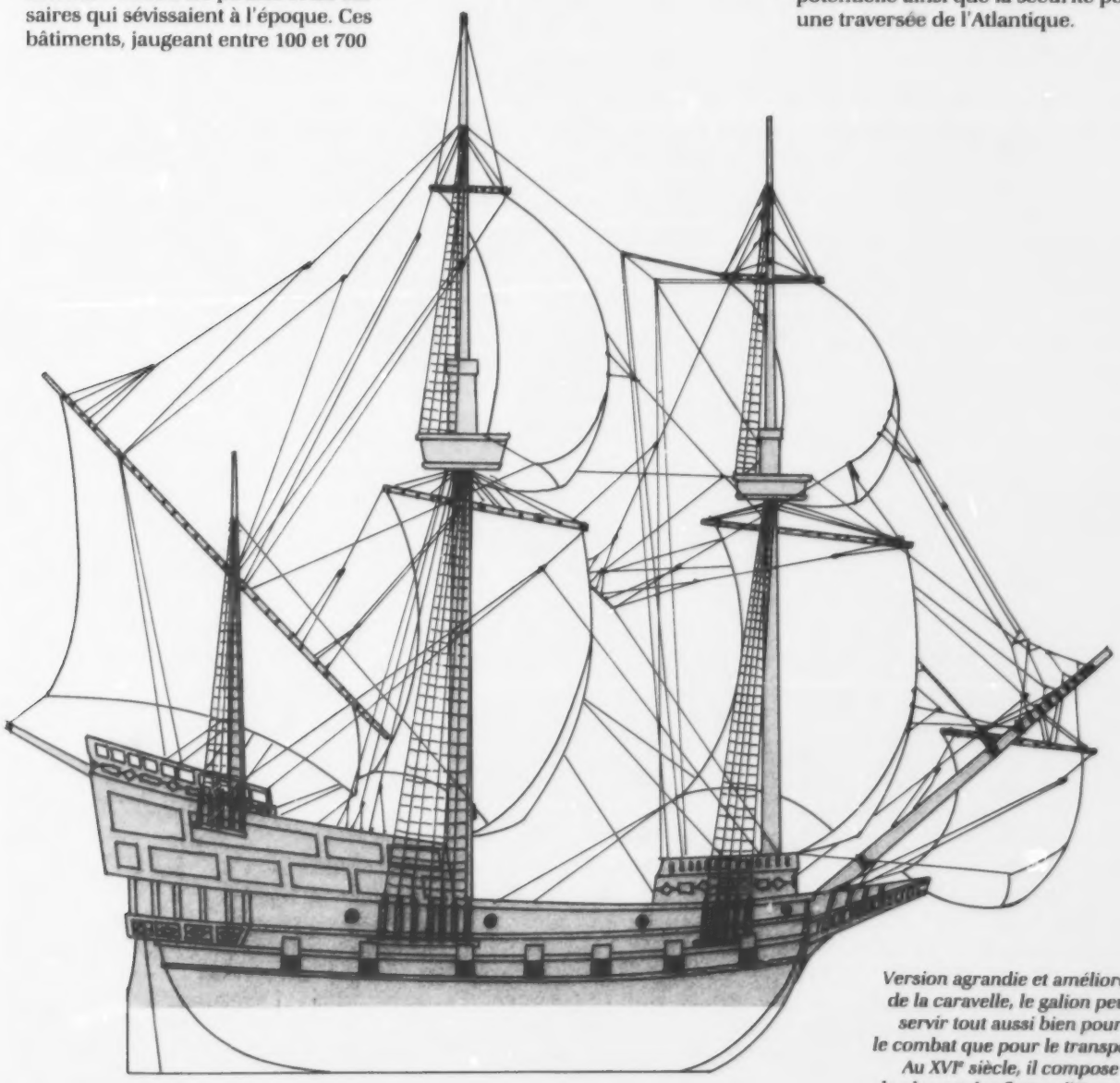


D'origine portugaise, la caravelle allie les avantages des navires conçus dans le nord de l'Europe, avec sa poupe droite et son gouvernail d'étambot, et les qualités des vaisseaux de la Méditerranée, avec son gréement latin. C'est une réussite de l'art naval.

navires de petite dimension étaient plus appropriés à cette tâche. Même le *Gabriel* de Martin Frobisher, à la fin du XVI[e] siècle, n'avait que 20 à 30 tonnes de déplacement; il était encore plus petit que la *Nina* de Colomb ou le *Mathew* de Cabot.

À l'époque de Frobisher, le navire en usage dans le Nouveau Monde — qu'on l'appelle galion, nao, nef, ou caraque — était une version plus grande et plus perfectionnée de la caravelle, conçue pour le transport des hommes ou des marchandises. Il était armé de canons pour se défendre contre les pirates et les corsaires qui sévissaient à l'époque. Ces bâtiments, jaugeant entre 100 et 700 tonneaux, assuraient le transport des métaux précieux et du bois de la Nouvelle-Espagne, des pêcheurs français, anglais et portugais de Terre-Neuve et des pêcheurs de baleines basques de la Grande Baie. En 1588, l'Espagne en réquisitionna un grand nombre pour former l'Invincible Armada, qu'elle lança contre l'Angleterre, et une bonne partie de la flotte du Nouveau Monde disparut dans cette entreprise.

À l'époque de l'Armada, la plupart des changements qui métamorphosèrent les bateaux ronds en trois-mâts carrés avaient eu lieu. Les navires qui commencèrent à transporter les colons au Nouveau Monde au début du XVII[e] siècle étaient légèrement plus petits que les voiliers en bois qui continuaient à se mesurer aux navires à vapeur en acier au début du XX[e] siècle. Mais si les marins du début du XVII[e] siècle et ceux du début du XX[e] siècle avaient pu s'échanger leurs voiliers, ils n'auraient eu aucun mal à s'y retrouver à bord et à en estimer la vitesse potentielle ainsi que la sécurité pour une traversée de l'Atlantique.



Version agrandie et améliorée de la caravelle, le galion peut servir tout aussi bien pour le combat que pour le transport. Au XVI[e] siècle, il compose la plupart des flottes d'Europe.

de l'Europe et contribué au développement des techniques de transport maritime et du réseau des routes commerciales de la Méditerranée. L'établissement de l'Empire mongol, qui s'étendait de la Pologne à la Corée, permit l'entrée en Europe des produits orientaux et incita les marchands à s'aventurer plus loin à l'est, comme le fit la famille Polo de Venise. Les Européens voyageaient plus fréquemment et plus loin, et ils avaient de plus en plus besoin d'instructions précises sur l'itinéraire à suivre pour se rendre d'un lieu à un autre sans s'échouer sur une côte dangereuse ou une île en cours de route. C'est ce qui amena les cartographes à inscrire ces instructions sous forme graphique. Cependant, les premiers cartographes ne disposaient que d'un infime bagage de connaissances, provenant d'anciens manuscrits et de récits de voyageurs plus récents. Comme toutes ces sources parlaient d'un océan Atlantique parsemé d'îles de formes et de tailles diverses, leurs cartes reflétèrent ces données.

Ainsi, au XV[e] siècle, la production de portulans et de cartes marines augmenta rapidement. Le nombre des îles atlantiques figurant sur ces cartes augmenta également, mais leurs noms, leurs formes et leurs emplacements tendirent à se normaliser. La plupart des cartographes européens commencèrent à se référer aux îles «de Saint-Brendan», «de Brasil», «d'Antilia» et «des Sept-Cités». On situait généralement «l'île de Saint-Brendan», dont l'origine légendaire remontait aux explorations des moines irlandais du haut Moyen Âge, à l'ouest de l'Irlande. L'origine de l'île de «Brasil» ou «Hy-Brasil» est plus obscure; il s'agissait sans doute d'une île enchantée du folklore irlandais. Plusieurs cartes tracées après 1325 la font apparaître à l'ouest de l'Irlande, en compagnie de l'île de Saint-Brendan. Les «Itinéraires» rédigés vers 1480 par l'Anglais William Worcestre donnent des instructions nautiques pour «celui qui désire voguer vers l'île de Brasyle», en lui conseillant d'appareiller des îles Blasket, au large de la côte ouest de l'Irlande.

Au sud, la plus vaste île de l'Atlantique s'appelait «Antilia» ou «île des Sept-Cités». Les cartes du XV[e] siècle lui attribuaient habituellement une forme rectangulaire, et les noms de ses cités y apparaissaient parfois. Selon la légende, elle aurait été découverte et colonisée au VIII[e] siècle par sept évêques portugais et leurs ouailles, qui avaient fui leur pays envahi par les Maures. Christophe Colomb croyait à l'existence d'Antilia, et il semble l'avoir recherchée pour en faire un relais sur la route occidentale de l'Asie. On lui

Une foule d'îles, réelles ou imaginaires, parsèment l'Atlantique sur cette carte de 1467, de l'Italien Grazioso Beninsaca. Au milieu de celles qui étaient alors connues, soit les Açores en haut, puis Madère, et les Canaries près de la côte africaine, se glissent les îles Fortunées de saint Brendan et la fameuse île de Brasil, à la forme si particulière. Son nom est une déformation du celtique Tir Breasail *signifiant «Terre des Bienheureux».*

avait rapporté l'histoire d'un navire portugais qui, au XV[e] siècle, avait été détourné sur cette île par une tempête et y avait été fort bien accueilli par des habitants parlant le portugais; les membres de l'équipage auraient même trouvé des parcelles d'or dans le sable qu'ils avaient chargé à bord pour placer au fond du poêle. Colomb aurait été également impressionné par les calculs du cosmographe florentin Paolo Toscanelli, qui avait affirmé en 1474 que «Cipangu», nom sous lequel on désignait le Japon, n'était séparé d'Antilia que par 50 degrés de longitude.

De nos jours, les opinions sur l'origine et la signification de ces îles sont partagées entre deux tendances. Certains considèrent ces îles comme pure fantaisie de cartographe, ne servant qu'à remplir les espaces vides sur une carte. D'autres experts affirment qu'elles représentent des découvertes inconnues faites par les Européens dans l'Atlantique cent ans et plus avant les voyages de Colomb et de Cabot. L'île de Saint-Brendan pourrait être Terre-Neuve, l'île de Brasil serait en fait une île des Açores ou même une île des Bermudes, et Antilia serait Cuba ou une autre île des Antilles. La vérité se situe sans doute entre ces deux extrêmes. Il est peu probable que ces îles figurant sur les cartes témoignent de découvertes effectuées aux XIV[e] et XV[e] siècles, mais elles sont probablement plus qu'un simple produit de l'imagination des cartographes médiévaux. Peut-être constituent-elles un vague souvenir des découvertes irlandaises et scandinaves dans l'Atlantique?

Les expéditions portugaises

Sous l'impulsion du prince Henri le Navigateur, les Portugais, grands maîtres de l'exploration au XV[e] siècle, partirent les premiers à la découverte des îles lointaines de l'Atlantique. Leur recherche fut grandement stimulée par les nombreux succès de leurs explorateurs, qui s'aventuraient à des distances toujours plus grandes. Les îles Canaries, situées à 100 kilomètres de la côte ouest de l'Afrique, étaient connues depuis l'époque des Romains; elles étaient

Les découvreurs mythiques

L'idée que le Nouveau Monde a été «découvert» à une époque très lointaine par des peuples venus d'ailleurs a retenu l'attention de plusieurs érudits, dont certains épousèrent des vues plutôt romanesques, sinon extravagantes. Ainsi, on a proposé tour à tour comme «découvreurs» du Nouveau Monde et auteurs de ses civilisations les réfugiés du continent englouti de l'Atlantide, les hordes scandinaves de l'âge du bronze, les tribus errantes d'Israël, les armées perdues d'Alexandre le Grand, des immigrants envoyés par un ancien empereur de Chine, et même des visiteurs venus d'autres planètes. Ces hypothèses ont deux points en commun : elles ne s'appuient sur aucun témoignage historique ou archéologique, et se fondent sur un préjugé racial voulant que les premiers occupants du Nouveau Monde n'aient pu acquérir un mode de vie civilisé sans l'apport d'une aide extérieure. De telles hypothèses ne valent certainement pas la peine qu'on s'y attarde.

Il existe par ailleurs d'autres prétendus voyages précolombiens qui paraissent plus vraisemblables, mais qui, de toute évidence, ont été inventés pour rehausser le prestige d'une famille ou d'une patrie, ou tout simplement pour s'arroger le droit d'exploiter une région. Un bon exemple est l'histoire du prince gallois Madoc, qui aurait emmené des colons en Amérique du Nord en l'an 1170 pour échapper à une guerre civile dans son pays. Il n'existe aucune preuve historique de l'existence de Madoc et encore moins de sa traversée de l'Atlantique trois siècles avant Colomb. Ce récit est apparu d'abord en Angleterre dans les années 1580, vraisemblablement pour des raisons d'ordre politique. Les Tudor, qui gouvernaient alors l'Angleterre, avaient trouvé commode cette histoire qui leur permettait d'exalter leur ascendance galloise tout en affaiblissant les prétentions espagnoles à l'exclusivité des découvertes dans le Nouveau Continent. Bien que d'origine douteuse et d'une nature assez invraisemblable, cette histoire d'immigration galloise au Nouveau Monde au XII[e] siècle trouve encore aujourd'hui des adeptes, du moins au pays de Galles. Pendant trois siècles, des voyageurs ont dit avoir rencontré des tribus amérindiennes parlant le gallois en divers coins de l'Amérique du Nord. Malheureusement, les recherches n'ont permis de découvrir chez aucune tribu amérindienne le moindre élément linguistique ressemblant au gallois ni la moindre caractéristique raciale pouvant indiquer une filiation avec Madoc et les siens.

Une autre histoire qui connut un grand succès fit son apparition à Venise en 1558. Cette année-là, Nicolo Zeno publiait une carte et un texte d'accompagnement qu'il prétendait avoir trouvés dans des papiers de famille. Ces documents parlaient d'explorations entreprises à la fin des années 1300 par Nicolo et Antonio Zeno, en compagnie d'un mystérieux Nordique, le prince Zichmni. Les frères Zeno avaient, rapportait-on, beaucoup voyagé dans le nord-ouest de l'Atlantique et découvert de grandes îles appelées Frisland, Engroneland, Estotiland et Icaria. Le géographe flamand Mercator adopta la carte de Zeno, et celle-ci eut une influence considérable sur les expéditions du XVI[e] siècle. Martin Frobisher avait une copie de cette carte lors de ses voyages dans les régions arctiques du Canada, et, lorsqu'il aperçut le Groenland, il l'associa immédiatement au Frisland mentionné sur la carte de Zeno.

On reconnut plus tard que la carte de Zeno et le texte qui l'accompagnait étaient des faux, créés à seule fin de rehausser le prestige familial. Les Italiens d'aujourd'hui accordent peu d'importance aux prétendues découvertes des frères Zeno; toutefois, on peut se demander si l'honneur des Italiens serait aussi satisfait si Colomb et Cabot n'avaient pas été d'origine et de formation italiennes.

L'honneur des Écossais n'a pas été aussi facilement satisfait. Le mystérieux «Zichmni» mentionné dans le texte de Zeno a été identifié, bien que sans preuve à l'appui, comme un comte de l'archipel des Orcades, le prince Henry Sinclair, du XIV[e] siècle. Tout comme saint Brendan pour les Irlandais et le prince Madoc pour les Gallois, le prince Henry Sinclair tient lieu de découvreur du Nouveau Monde pour les Écossais.

habitées par un peuple de type berbère, connu sous le nom de Guanches, et les Portugais les avaient réexplorées au XIV[e] siècle. L'île de Madère, qui se trouve à 500 kilomètres plus loin dans l'Atlantique, fut la première île inconnue à être découverte. Elle le fut en 1418, et son sol fertile et son climat chaud attirèrent bientôt de nombreux colons portugais.

Un nouveau pas de géant allait être franchi vers l'ouest, amenant les navigateurs portugais presque à mi-chemin du Nouveau Monde. En 1431, le prince Henri dépêchait Gonçalo Velho à la découverte de l'île mythique de Saint-Brendan. Loin de trouver une île paradisiaque, Velho découvrit les rochers de Formigas, un massif détaché de l'archipel des Açores, à 1 400 kilomètres à l'ouest du Portugal et à seulement 1 900 kilomètres de Terre-Neuve. L'année suivante, il repéra le première île de l'archipel, et en découvrit six autres dans les années subséquentes. Les deux dernières îles, Flores et Corvo, se trouvent à l'ouest, tout à fait hors de vue du premier groupe ; elles ne furent découvertes qu'en 1452, par une expédition portugaise envoyée à la recherche de l'île mythique d'Antilia ou des Sept-Cités. Quatre ans plus tard, les Portugais découvraient les îles du Cap-Vert, à 600 kilomètres des côtes du Sénégal. Cependant, les célèbres sept cités d'Antilia demeurèrent introuvables tant au Cap-Vert qu'aux Açores, et les expéditions sporadiques des Portugais vers cette île fabuleuse se poursuivirent jusqu'à la fin du siècle.

Les Portugais ne furent pas les seuls Européens à entreprendre des expéditions vers les îles de l'Atlantique dans la seconde moitié du XV[e] siècle. Il semble que les Anglais aient entrepris plusieurs voyages dans le but de trouver l'île de Brasil. Lorsque Jean Cabot découvrit une terre éloignée à l'ouest au cours de son voyage de 1497, certains crurent (et peut-être Cabot lui-même) qu'il s'agissait de Brasil.

L'héritage des îles légendaires

Il y eut un net ralentissement des voyages d'exploration vers les îles légendaires de l'Atlantique comme Brasil, Antilia et Saint-Brendan, après les découvertes de Colomb, de Cabot et de leurs contemporains à la fin du XV[e] siècle. On attribua certains de ces anciens noms d'îles aux terres nouvellement découvertes. C'est ainsi que les Indes occidentales sont connues sous le nom d'«Antilles», d'après l'île d'Antilia, dans plusieurs langues européennes. On trouve deux groupes d'îles de Brasil au large de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. De plus, la communauté de Saint-Brendan, dans la baie de Bonavista, devrait son nom à une ancienne île.

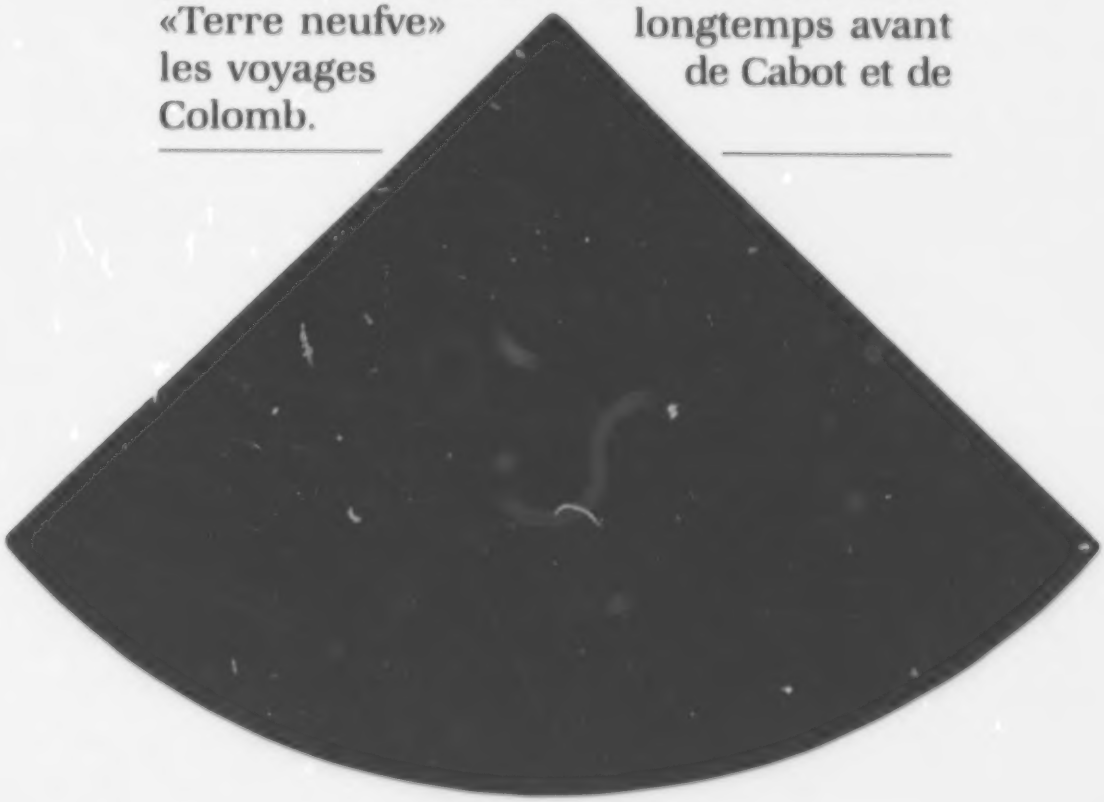
Intitulée L'arbre de vie en l'Isle fortunée, *cette miniature de 1519 illustre un mythe de l'Antiquité qui a persisté durant tout le Moyen Âge et qui situait un monde paradisiaque au coeur du mystérieux Atlantique. Les îles Canaries portèrent autrefois le nom d'îles Fortunées.*

Plusieurs siècles après la découverte du Nouveau Monde, certains navigateurs et cartographes refusaient toujours de changer l'emplacement traditionnel de ces îles légendaires. Des îles mentionnées sur les cartes du Moyen Âge figuraient encore sur les cartes des commandants des transatlantiques à vapeur du XIX[e] siècle. Elles étaient alors devenues une simple nuisance à la cartographie et à la navigation, après avoir pendant longtemps joué un rôle important dans les voyages d'exploration. Durant des siècles, ces îles mythiques avaient attiré les navigateurs et les explorateurs toujours plus loin sur l'Atlantique, et avaient ainsi été un facteur essentiel dans la redécouverte du Nouveau Monde par les Européens.

CHAPITRE 6

LA TERRE NEUFVE

Le rôle de Jean Cabot dans les découvertes du Nouveau Monde a souvent été diminué ou tout simplement ignoré. Et maintenant qu'on vient de le reconnaître, voici qu'une lettre trouvée dans des archives espagnoles laisse entendre que des pêcheurs de Bristol auraient foulé cette «Terre neufve» longtemps avant les voyages de Cabot et de Colomb.



Pour se situer en latitude, les navigateurs du XVe siècle utilisèrent d'abord le quadrant. Forme simplifiée d'un instrument d'astronomie, c'est un quart de cercle qu'on peut fabriquer soi-même en le taillant dans une plaque de métal ou une planche mince. Celui-ci, qui date de 1631, est une version plus perfectionnée (hauteur : 8,70 cm).

On considère généralement les années 1490 comme la décennie au cours de laquelle eurent lieu les plus importantes et les plus durables découvertes du Nouveau Monde. Parti d'Espagne, Christophe Colomb navigua vers l'ouest et découvrit les Antilles. Cinq ans plus tard, Jean Cabot fit voile vers l'ouest à partir de l'Angleterre et découvrit une autre île au plus profond de l'Atlantique Nord. Le premier de ces voyages marque en quelque sorte la naissance de la civilisation espagnole en Amérique centrale et en Amérique du Sud, et le second, la naissance de la civilisation anglaise en Amérique du Nord.

Les expéditions de Colomb et de Cabot comptent parmi les plus importants événements historiques, et pourtant nos connaissances sur ces deux explorateurs italiens sont très inégales. Si Colomb vécut assez longtemps pour pouvoir donner une description détaillée de ses explorations, acquérir les honneurs et la célébrité, et se voir aussi décerner le titre espagnol de «Grand amiral des océans». Cabot, quant à lui, disparut dans l'année qui suivit sa découverte, sans avoir laissé d'écrits sur ses travaux, ni de portrait, ni même une seule signature dans les documents de l'époque. Qui plus est, son fils Sébastien, qui lui survécut pendant près de cinquante ans, s'appropria la découverte paternelle. Jusqu'au XIX^{e} siècle, la majorité des historiens anglais ont reconnu Sébastien Cabot comme le découvreur du Nouveau Continent. Mais, l'histoire évoluant, depuis le début du XX^{e} siècle on a réattribué à Jean Cabot les justes honneurs de ce titre.

C'est alors qu'en 1955 un historien qui effectuait des recherches dans les archives de la ville de Simancas, en Espagne, mit au jour un document paraissant confirmer que Jean Cabot dirigeait la première expédition anglaise officielle au Nouveau Monde; toutefois, ce document situe ce voyage après plusieurs autres expéditions non officielles qui seraient parties de Bristol, en Angleterre. Cabot fut le premier à revendiquer officiellement au nom des Anglais un droit au Nouveau Monde. Mais fut-il réellement le premier voyageur anglais à fouler ce sol, baptisé la «Terre neufve»?

La lettre de John Day

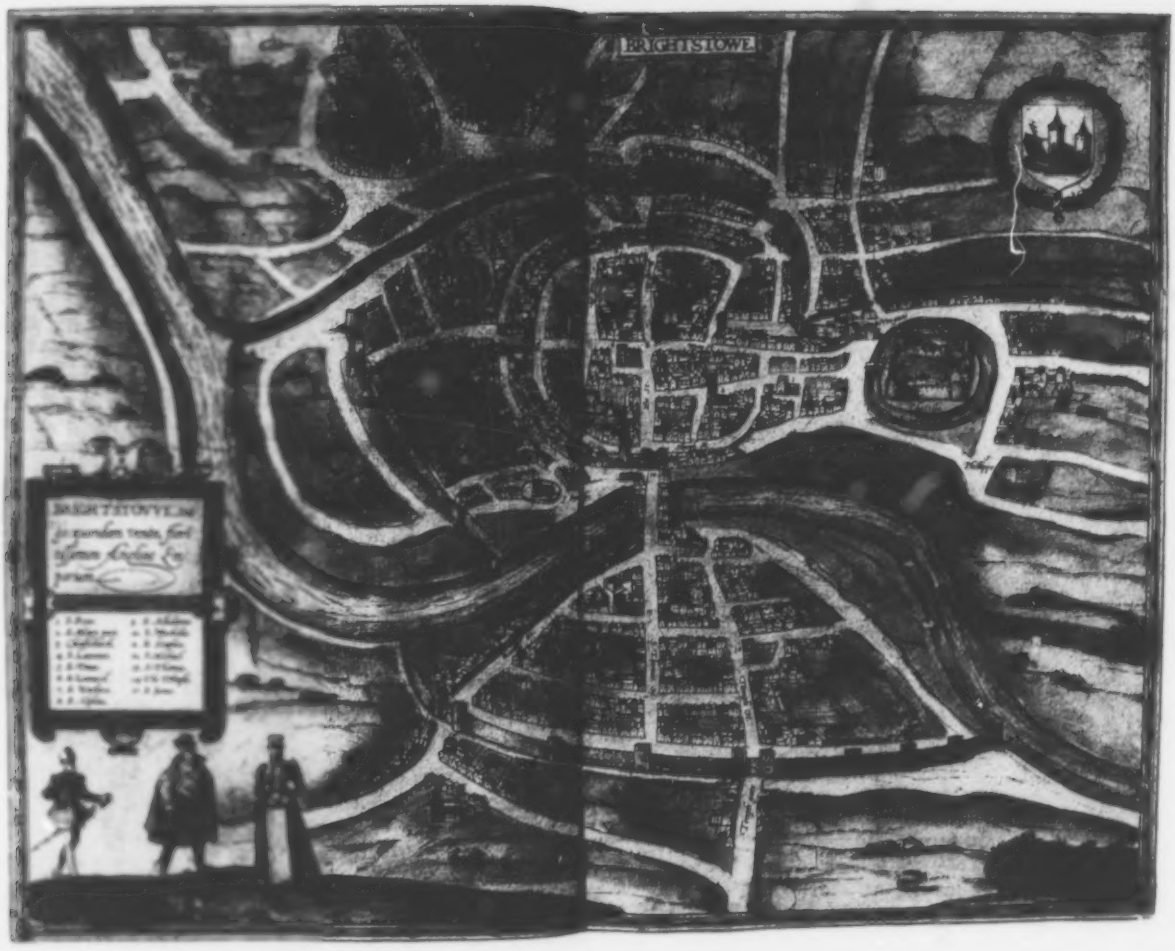
Le document découvert dans les archives de Simancas et publié en 1956 est une lettre non datée, rédigée en espagnol par un Anglais du nom de John Day et adressée à «El Almirante Major». Il ne peut s'agir ici que de Christophe Colomb, qui, à l'époque, était le seul personnage officiel espagnol à détenir ce titre. Relativement bien connu par d'autres écrits de cette période, John Day était un négociant de Bristol qui commerçait activement avec l'Espagne. Cette lettre raconte qu'un explorateur qui n'est pas nommé, parti de l'Angleterre, avait découvert une île dans l'ouest de l'Atlantique. En remerciement de ses services, le roi lui avait alloué une pension annuelle de 20 livres sterling et avait ordonné une nouvelle expédition pour l'année suivante. Ce dernier renseignement confirme qu'il s'agissait de Jean Cabot (nous savons par d'autres sources qu'il a reçu une telle rente d'Henri VII); il permet aussi d'établir que la lettre a été écrite entre le retour du voyage de Cabot de 1497 et le départ de sa fatale expédition de 1498.

Jusque-là, cette lettre ne fait que confirmer les renseignements recueillis dans d'autres documents au sujet du rôle de Jean Cabot. Mais elle fournit ensuite des détails supplémentaires sur les voyages d'exploration que les Anglais avaient entrepris à l'ouest. Voici la traduction d'un des passages les plus intéressants de la lettre:

«On considère comme certain que le cap de ladite terre [c'est-à-dire la terre découverte par Cabot en 1497] a été découvert dans le passé par les gens de Bristol qui ont découvert Brasil, comme Votre Seigneurie le sait. Cette terre fut appelée île de Brasil, et on présume et croit que c'est la terre ferme que les hommes de Bristol ont trouvée.»

L'interprétation de ce paragraphe fait l'objet de débats depuis une trentaine d'années. La discussion porte surtout sur le sens des mots espagnols «en otros tiempos» («en d'autres temps» ou «dans le passé»). Se réfère-t-on à l'année antérieure au voyage de Cabot, à dix ans plus tôt — ce qui nous situerait avant la découverte du Nouveau Monde par Colomb —, ou à un événement légendaire perdu dans les brumes de l'Antiquité et par conséquent assez douteux sur le plan historique? David Quinn, le célèbre historien anglais, s'est penché attentivement sur cette question et a conclu que la lettre de John Day confirme l'hypothèse selon laquelle les Anglais auraient effectué des découvertes dans l'ouest de l'Atlantique au moins une décennie avant le premier voyage de Colomb.

Plusieurs récits et documents provenant de la région de Bristol viennent appuyer l'affirmation de la lettre de John Day. Le plus ancien date de 1480 et rapporte qu'un navire quitta Bristol pour l'île de Brasil, à l'ouest de l'Irlande, mais fut détourné par une tempête et dut rebrousser



Bristol en 1372. Un registre de 1498 indique que Jean Cabot y avait une maison non loin du port. Par sa position du côté de l'Atlantique, Bristol dominait au XV^e^ siècle le commerce avec l'Islande et ses marins recherchaient de nouveaux lieux de pêche.

chemin. Plusieurs documents datés de l'année suivante se rapportent à deux navires de Bristol, le *George* et le *Trinity*, qui partirent «chercher et trouver une certaine île appelée l'île de Brasile». Le George transportait 40 boisseaux de sel, ce qui prouve qu'il s'agissait autant d'un voyage de pêche que d'exploration. Les navires revinrent à bon port, mais rien n'est dit sur le résultat de leur voyage. Les associés qui financèrent le voyage de ces deux bâtiments en 1481 avaient obtenu l'autorisation d'entreprendre d'autres voyages durant les deux années suivantes, mais on n'a trouvé aucun document se rapportant à ces expéditions.

En 1498, un représentant officiel espagnol en poste à Londres rapportait en ces termes au roi d'Espagne la traversée de Cabot l'année précédente : «Durant les sept dernières années, les gens de Bristol ont équipé deux, trois ou quatre caravelles pour aller à la recherche de l'île de Brasil et des Sept-Cités, au gré de la fantaisie de ce Génois» (Jean Cabot). Par ailleurs, dans un document daté de 1527, Robert Thorne, le fils d'un marchand de Bristol, proclama que son père ainsi qu'un autre négociant nommé Hugh Elyot avaient découvert «les Terres nouvelles». L'historien Quinn en conclut que les Anglais avaient très probablement fait une découverte dans l'ouest de l'Atlantique plusieurs années avant le voyage de Cabot, et sans doute antérieurement à celui de Colomb en 1492.

Pêcheurs et marchands de Bristol

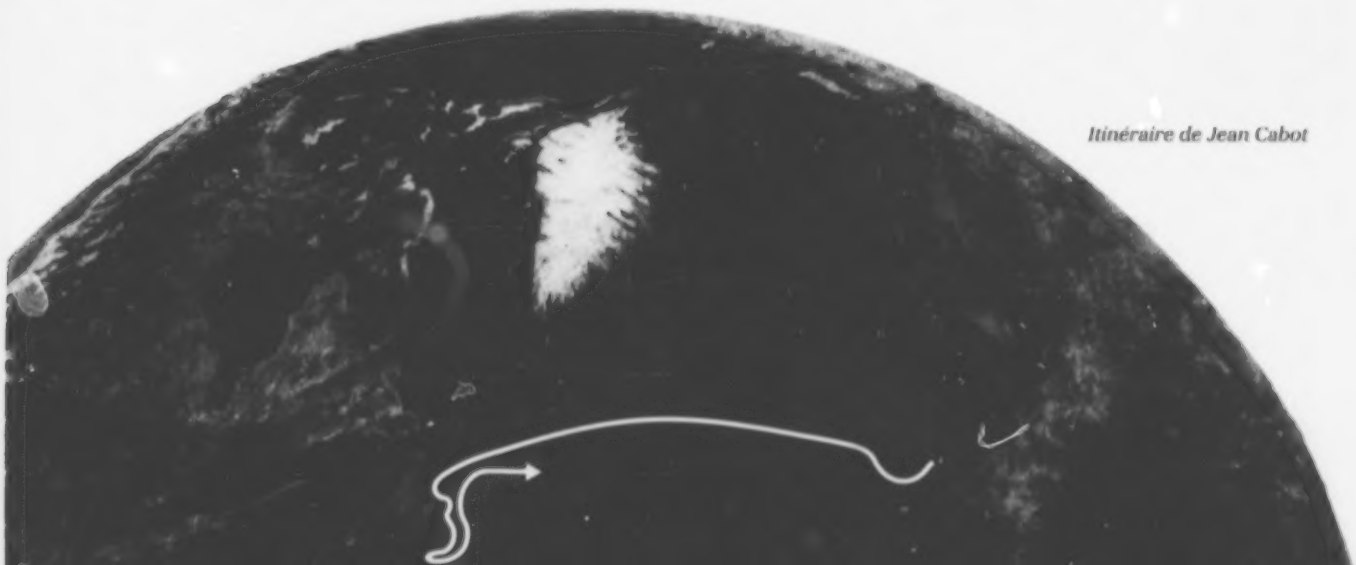
Si cette hypothèse est exacte, quel genre de découverte les hommes de Bristol ont-ils pu faire ? Pour quelle raison ne l'a-t-on pas acclamée, à l'instar de celle de Colomb, comme un événement important ? Pourquoi aurait-on récompensé peu après Jean Cabot, un navigateur originaire d'Italie, en reconnaissance des nouvelles terres qu'il avait découvertes dans l'hémis-

phère occidental ? Il semble que l'explication la plus plausible ait un rapport avec les motifs qui poussèrent les marins de Bristol à explorer l'Atlantique dans les dernières décennies du XV[e] siècle.

Les marins anglais possédaient les navires, les techniques de navigation et l'expérience requises pour effectuer de longues traversées en mer. William Worcestre, un chroniqueur anglais, rédigea une note en 1478 dans laquelle il mentionne la durée des voyages des pêcheurs anglais. Worcestre raconte que, vers le début du XV[e] siècle, un pêcheur de la ville de Cromer, Robert Bacon, d'origine anglaise, avait découvert l'Islande par accident. Durant presque tout ce siècle, le commerce et la pêche dans les eaux islandaises firent de Bristol l'un des ports les plus importants de l'Angleterre. Non seulement l'Islande fournissait-elle un marché aux produits anglais, mais elle constituait la principale source d'approvisionnement en morue sèche, que les marchands de l'Angleterre prisaient particulièrement. Ces activités ne s'effectuaient pas sans difficultés, créant sporadiquement un état de guerre entre l'Angleterre et le Danemark, qui dominait l'Islande à cette époque. Le Danemark se trouvait dans la zone d'influence de la Ligue hanséatique de l'Allemagne du Nord, dont la flotte avait reçu du roi l'autorisation de commercer avec l'Islande. D'autre part, le Danemark se plaignait constamment auprès de l'Angleterre de la présence de navires anglais dans les eaux islandaises. Les Anglais, disait-on, pêchaient et menaient leur commerce sans autorisation, et il leur arrivait même de piller la côte et d'enlever des Islandais. En 1478, le Danemark nomma un Allemand, Diddrik Pining, comme gouverneur de l'Islande, et, au cours des douze années subséquentes, celui-ci réussit à éloigner la majorité des navires anglais du littoral islandais.

La Nina *de Christophe Colomb est certainement le seul navire de l'époque des explorations sur lequel on possède des informations précises. Celles-ci sont contenues dans le* Libro de armadas, *datant de 1494. La* Santa Clara, *rebaptisée* Nina, *mesurait moins de 20 m de longueur et ne jaugeait pas plus de 50 tonneaux. C'était une caravelle à voiles latines que Colomb fit regréer en carré lors de l'escale aux îles Canaries.*

Peut-être n'est-ce pas pure coïncidence si, deux ans après que Pining eut entrepris de mettre fin à la pêche et au commerce des Anglais, apparurent les premières mentions que des navires de Bristol partaient à la recherche d'îles dans l'ouest de l'Atlantique. Les bâtiments qui se lançaient sur l'Atlantique étaient très probablement ceux qui auparavant commerçaient avec l'Islande ; sans doute poursuivaient-ils les mêmes objectifs : établir un marché pour les produits anglais et surtout trouver une source d'approvisionnement en morue susceptible de remplacer celle qu'ils avaient perdue.



Itinéraire de Jean Cabot

La morue

On associe généralement l'histoire du Canada au castor, symbole national et ressource à la base de la traite des fourrures, qui intégra le nord du Nouveau Continent au système économique européen. Mais la morue mérite tout autant, sinon davantage, de considération; elle a été la première ressource à attirer l'industrie européenne sur le littoral est, et elle fut à la base du succès des premières colonies européennes établies le long de la côte atlantique.

La morue est un poisson de fond qui vit dans les eaux froides du Nord et trouve sa nourriture dans les eaux peu profondes recouvrant le plateau continental. Longtemps avant la découverte de Terre-Neuve, la morue faisait partie du régime sans viande que la religion catholique imposait aux Européens trois jours ou plus par semaine. Sa chair blanche, sa saveur délicate, sa grande dimension et sa facilité de conservation en faisaient un aliment très prisé. Les flottes de pêche étaient constamment en quête de nouvelles pêcheries et, à la fin du XV[e] siècle, la morue provenait en majorité des eaux islandaises.

Ce dessin d'une morue est extrait d'un ouvrage publié en 1565 par le célèbre éditeur vénitien Ramusio.

Après son voyage de 1497, Jean Cabot affirmait que les morues étaient si nombreuses dans les eaux de la «Terre neuve» qu'on pouvait les attraper en laissant simplement pendre un panier sur les flancs du navire; cette déclaration ne manqua pas de susciter un vif intérêt parmi les pêcheurs d'Angleterre et des autres pays européens. Effectivement, les bancs peu profonds situés au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse produisirent les pêches les plus abondantes jamais connues. Le poids moyen d'une morue atteignait 10 à 20 kilos; certaines mesuraient jusqu'à 2 mètres de long et pesaient 100 kilos. Les premiers pêcheurs ont même rapporté (peut-être avec une pointe d'exagération) que les bancs de poissons étaient si compacts qu'on avait du mal à ramer au travers.

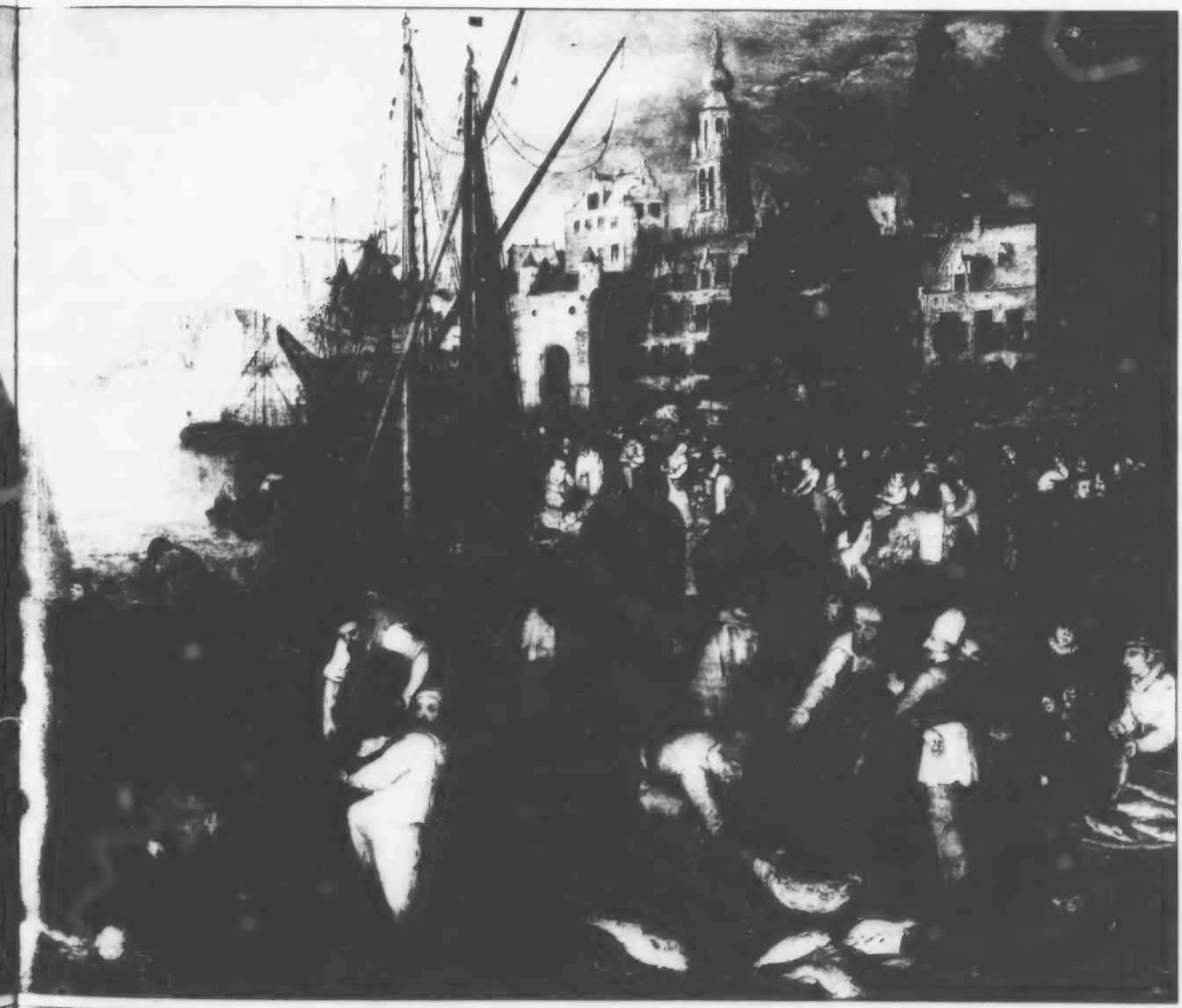
Les méthodes de pêche à la morue des années 1500 ont été utilisées jusqu'au début du XX[e] siècle; elles le sont encore occasionnellement aujourd'hui pour la consommation domestique d'une ressource quasi épuisée. La pêche se pratiquait depuis le pont des navires ancrés, ou dans de petites barques à rames. On jetait un gros hameçon très leste dans l'eau, sans appât, en le laissant descendre presque au fond de la mer, habituellement entre 20 et 50 mètres de profondeur. On lui imprimait un mouvement de bas en haut afin de crocheter un poisson. On halait ensuite la morue et, après avoir décroché l'hameçon, on le lançait de nouveau dans la mer. Dans les hauts-fonds, on pouvait prendre une morue à la minute. De retour sur le bateau ou à la station côtière, on décapitait le poisson, on le vidait et on le préparait pour le conserver. On utilisait deux procédés de conservation, ce qui mena au développement de deux industries distinctes : celle de la morue «verte» et celle de la morue «sèche».

Les morutiers espagnols, les morutiers portugais et quelques morutiers français, qui pouvaient se procurer du sel facilement et à prix modique, produisaient la morue «verte». Une fois nettoyé, le poisson était salé abondamment et empilé dans des barils pour être transporté en Europe. Les pêcheurs n'avaient pas besoin d'aller sur la grève; ils pouvaient remplir leur bateau en un mois environ, et faire deux voyages par an aux Grands Bancs de la côte sud de Terre-Neuve. Les Anglais ainsi que quelques Normands et quelques Bretons pratiquaient une technique de conservation assez laborieuse mais ne nécessitant qu'une faible quantité de sel. Pour obtenir la morue «sèche», il fallait la nettoyer, l'inciser et la saler légèrement, puis l'étendre sur le sable propre ou sur les galets de la grève, en la retournant souvent et en la couvrant pour la protéger de la pluie et du brouillard. Lorsque les stations côtières se perfectionnèrent, on ajouta des claies, ou «vigneaux», de larges plates-formes faites de branchages sur lesquelles on étendait le poisson.

On peut encore voir ces claies dans de nombreux villages de la côte est.

La morue séchée au soleil a le poids et la texture du petit bois; elle se conserve indéfiniment et on peut la reconstituer facilement en la trempant dans l'eau. Elle a été le premier grand produit d'exportation du Canada et l'un des aliments de base dans l'ouest de l'Europe et les Antilles, où on l'apprêtait de nombreuses façons délicieuses. Les pêcheries de morue ont constitué le fondement de l'économie de Terre-Neuve et d'autres régions atlantiques du Canada pendant près de cinq siècles; elles ont été inconsidérément surexploitées au cours du XX^{e} siècle. Il est triste de constater qu'au cours de la présente décennie, où on célébrera le 500^{e} anniversaire de la découverte de Jean Cabot, on assistera peut-être à la destruction finale des populations de morues de nos côtes atlantiques.

Peinture anonyme du marché aux poissons, à Anvers, vers 1550. C'est l'une des rares oeuvres restituant l'atmosphère d'un port au milieu du XVI^{e} siècle. À l'époque des découvertes, les catholiques devaient se priver de viande les jours de jeûne et d'abstinence: il y en avait plus de 160 par année. Par obligation sinon par goût, le poisson devenait le mets principal. La morue était celui qui s'apprêtait le mieux à toutes les sauces et dont la préparation était la moins compliquée



Selon David Quinn, si les marins de Bristol ont découvert des terres dans le nord-ouest de l'Atlantique, celles-ci n'étaient peut-être pour eux qu'un repère indiquant l'emplacement d'un nouveau lieu de pêche particulièrement riche, au large des côtes de Terre-Neuve. Il se peut aussi qu'ils n'aient trouvé aucune richesse ni aucune utilité à une île comme Terre-Neuve ; elle ne recelait de toute évidence ni métaux précieux, ni épices, ni aucun autre produit de commerce. Peut-être même n'ont-ils débarqué dans l'île que pour se ravitailler en eau. Ils n'avaient donc rien à gagner en proclamant leur découverte ; au contraire, ils auraient divulgué leur nouveau lieu de pêche. On conçoit donc facilement que, dans une telle situation et dans le contexte des récentes découvertes de Colomb, un navigateur comme Jean Cabot, qui avait vécu en Espagne et entrevoyait une autre utilité à une telle découverte — un relais sur la route de Chine, plutôt qu'un simple repère signalant une région poissonneuse —, ait obtenu facilement l'assentiment royal pour entreprendre une expédition officielle dans l'ouest de l'Atlantique.

Qui était Jean Cabot ?

Bien que tous les écoliers canadiens-anglais apprennent que le Canada a été découvert par Jean Cabot, on connaît très peu de choses sur l'homme et sur ses voyages d'exploration. Son nom devait être Giovanni Caboto, mais on ignore son lieu de naissance. Certains documents de l'époque en font un natif de Gênes ; toutefois, les archives de cette ville ne font aucunement mention de son nom. Peut-être est-il bien né à Gênes (probablement à la même époque qu'un autre célèbre explorateur génois, Christophe Colomb), mais sa famille aurait émigré à Venise alors qu'il était enfant, et il devint citoyen vénitien en 1476. Il serait ensuite devenu marchand et aurait participé au commerce vénitien avec les pays arabes dans l'est de la Méditerranée. Il aurait même visité La Mecque, probablement déguisé en pèlerin musulman pour pouvoir pénétrer dans la Ville sainte.

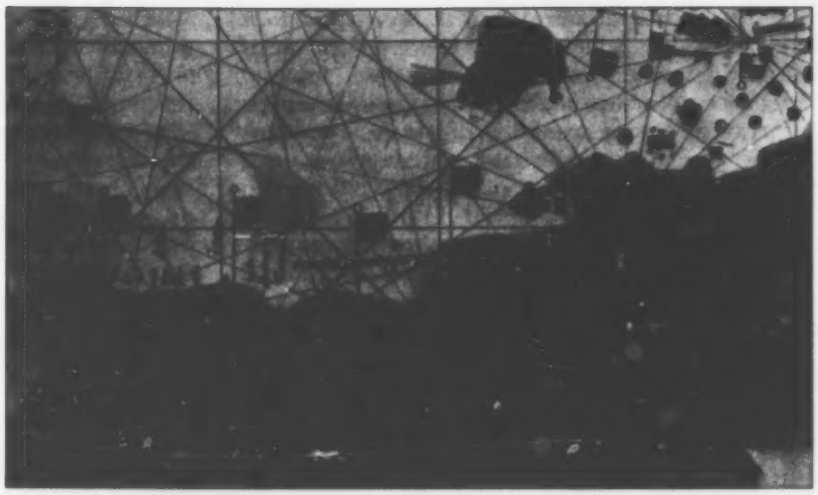
On sait qu'en 1484 il était marié et père de deux fils ; puis les documents historiques ne font plus mention de lui jusqu'en 1495, date à laquelle on le retrouve en Angleterre. Durant cet intervalle, cependant, on trouve dans les archives espagnoles un certain Juan Caboto Montecalunya, navigateur qui, vers 1490, entre en communication avec les autorités espagnoles et portugaises et propose d'atteindre l'Orient en traversant l'Atlantique vers l'ouest. Au moment où Christophe Colomb recevait l'autorisation d'entreprendre cette traversée, Juan Caboto faisait office de conseiller pour un projet de construction de port à Valence, où il était bien placé pour obtenir des renseignements de première main sur les résultats du voyage de Colomb.

Se voyant devancé dans son projet de découverte d'une route maritime vers l'Orient à partir de l'Espagne, Cabot aurait entrevu de meilleures possibilités pour lui en Angleterre. Il est vrai que le roi d'Angleterre devait se sentir en retard sur ses rivaux méridionaux dans la course aux découvertes maritimes. D'autre part, un simple regard sur un globe terrestre (comme celui que Cabot avait construit en 1497 pour montrer au roi) permettait de constater que l'Angleterre, située plus au nord, pouvait offrir un chemin plus court vers l'Orient. Si Colomb avait pu découvrir les confins de l'Inde en suivant la longue route vers l'ouest à partir de l'Espagne, Cabot pourrait sûrement trouver les confins du Cathay en naviguant à travers les étroites longitudes à l'ouest de l'Irlande. C'est ainsi que, vers 1495, Cabot s'établit à Bristol, où il entreprit des démarches auprès du roi pour obtenir l'autorisation de mettre sur pied à ses propres frais une expédition pour aller planter le pavillon britannique sur une terre orientale.

Cabot avait-il d'autres raisons de choisir Bristol comme base de départ d'un voyage par le nord ? Avait-il entendu parler des expéditions des marins de Bristol à la recherche de l'île de Brasil ? Avait-il entendu des récits islandais parlant d'une terre située dans l'ouest de l'Atlantique ? Certains historiens ont émis l'hypothèse que Cabot était allé en Islande, comme on l'a fait aussi pour Colomb. Sans preuve sérieuse, on a même identifié Cabot comme «l'invité de Ingjoldsholl» d'une certaine légende islandaise. Cet invité était un «Latin» arrivé à Snaefellsnes dans ces années-là à bord d'un navire en provenance de Bristol, et qui passa un certain temps à s'informer sur les explorations dans l'ouest de l'Atlantique.

Si Cabot est effectivement allé en Islande, il a certainement entendu parler des colonies groenlandaises, toujours vives à la mémoire des Islandais, ainsi que des voyages des Scandinaves au Markland et au Vinland. Mais il aurait tout aussi bien pu entendre ces récits sans quitter Bristol, qui était le centre de la pêche et du commerce anglais avec l'Islande. Les dossiers de recensement des étrangers font état de 48 résidents islandais à Bristol en 1484. La plupart travaillaient comme domestiques, et certains avaient peut-être été capturés lors des raids des Anglais en

Attribuée à Juan de la Cosa, propriétaire de la Santa Maria et compagnon de Colomb, cette carte, dessinée en 1500, contient la plus ancienne représentation des Indes occidentales. Mais elle recèle aussi, dans sa partie nord, la seule trace qui existe sur une carte des voyages de Jean Cabot. Le long de la côte, cinq pavillons anglais et une inscription, «Mar descubierta por Ingleses» («Mer découverte par les Anglais»), évoquent le passage du navigateur vénitien au service d'Henri VII d'Angleterre (voir le détail).



Islande, mais au moins un de ces étrangers (William Yslond) avait été naturalisé et était devenu négociant en 1492. Qu'elles lui aient été racontées par des Islandais ou par des marins rêvant de l'île de Brasil, ces légendes évoquant des terres situées à l'ouest ont certes pu contribuer à attirer Jean Cabot à Bristol. S'il n'a pas eu connaissance de ces récits avant de s'établir dans cette ville, il a dû certainement les entendre durant son séjour, en discutant de ses projets de voyage. Au moment de s'embarquer, Cabot devait être parfaitement au courant des rumeurs locales concernant ce qu'il pourrait découvrir dans l'ouest de l'Atlantique.

Les explorations de Cabot

En 1496, le roi d'Angleterre autorisa officiellement Jean Cabot à entreprendre un voyage d'exploration vers l'ouest. D'après la lettre de John Day, Cabot fit effectivement un voyage cette année-là, mais il fut forcé de regagner le port à la suite d'une mutinerie de son équipage. Aucunement découragé, il équipa un petit navire, le *Mathew*, et reprit la mer l'année suivante. On ignore à peu près tout des détails de cette traversée de 1497, qui pourtant eut pour résultat la redécouverte du Canada. Les archives anglaises ne contiennent presque rien sur cet événement. Jusqu'en 1955, les principales sources d'information étaient deux rapports écrits par des diplomates italiens en poste en Angleterre. Il fallut attendre la découverte de la lettre de John Day pour en apprendre davantage sur ce voyage de 1497.

On sait aujourd'hui que, vers la fin de mai 1497, le *Mathew* quitta le port de Bristol pour se diriger vers un lieu indéterminé du sud-ouest de l'Irlande, d'où il appareilla vers la haute mer. Poussé par des vents d'est et de nord-est, le navire fit voile pendant trente-cinq jours, essuya une forte tempête et arriva en vue de terre à l'aube du jour de la Saint-Jean, le 24 juin. Le petit groupe de marins débarqua dans une zone boisée, non loin du point d'arrivée, et y érigea une croix portant les armes papales et celles du roi d'Angleterre. En suivant un sentier qui s'enfonçait dans les bois, ils remarquèrent les traces d'un feu et trouvèrent des collets à gibier ainsi qu'un bâtonnet enduit de peinture rouge qui aurait pu servir d'aiguille pour fabriquer les rets. Ces signes d'une présence humaine semblent les avoir inquiétés au point qu'ils n'osèrent s'aventurer plus loin qu'à une portée d'arbalète. Ils se ravitaillèrent en eau potable, ramèrent jusqu'au navire et ne remirent plus pied à terre durant le reste du voyage.

Ils longèrent la côte pendant près d'un mois, admirant de magnifiques forêts, de vastes prairies qui leur paraissaient cultivées, mais sans rencontrer âme qui vive, à l'exception de deux créatures qui, vues de loin, auraient pu aussi bien être des humains que des animaux. Ils remarquèrent que les eaux du littoral regorgeaient de morues, si nombreuses qu'on pouvait les attraper à l'aide d'un panier leste suspendu le long de la coque. Cabot retourna près de son point d'arrivée et il refit voile vers l'Europe, qu'il atteignit après une traversée exceptionnelle de quinze jours. En cours de route, son équipage le convainquit qu'il remontait trop vers le nord ; il changea donc de cap, mais il arriva en vue des côtes de la Bretagne et fut obligé de remonter vers le nord en direction de Bristol, où il accosta le 6 août. Il s'empressa d'aller à Londres faire part au roi de sa découverte, et, le 10 août, Henry VII fit cadeau de dix livres «à celui qui a découvert la nouvelle île».

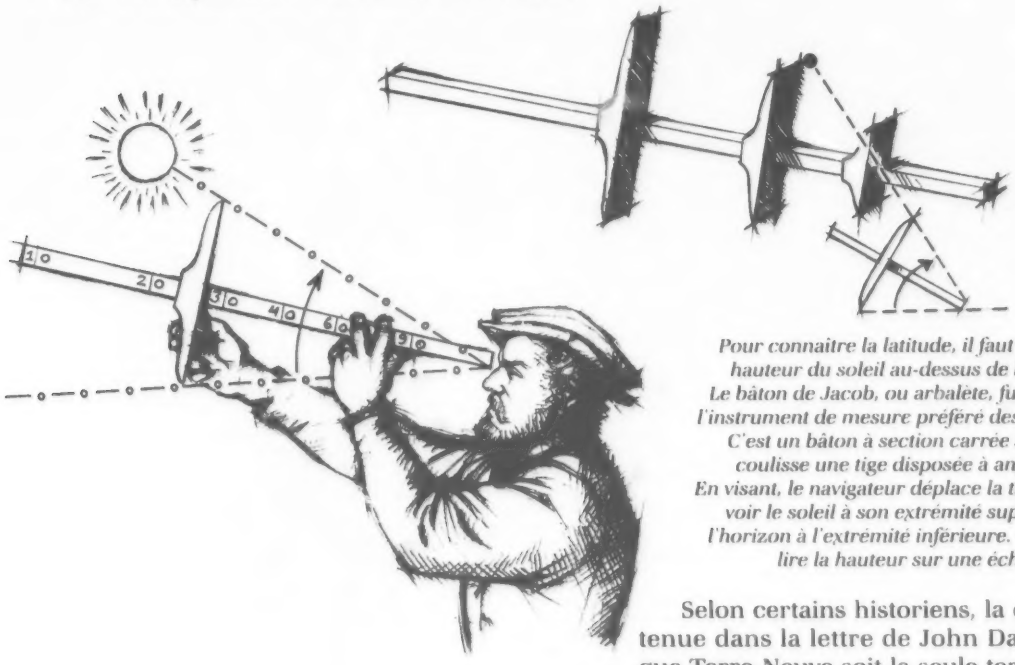
Quelques mois plus tard, le roi lui alloua en supplément une pension annuelle de vingt livres et lui donna l'autorisation d'entreprendre un autre voyage l'année suivante en vue d'exploiter les richesses de la nouvelle terre. En mai 1498, Cabot reprit la mer à la tête d'une flotte de cinq bâtiments. L'un d'eux subit des dommages à la suite d'une tempête et rebroussa chemin vers l'Irlande ; les quatre autres navires disparurent en mer. C'est ainsi que le nom de Cabot cessa de figurer dans les documents historiques dans l'année qui suivit sa grande découverte ; en 1499, on annula sa pension. Pour reprendre les mots de son contemporain l'historien Polydore Virgil, «il semble qu'il n'ait trouvé de nouvelles terres qu'au fond de l'océan».

Où Cabot a-t-il débarqué ?

On n'avait aucune information précise sur l'emplacement de «l'île nouvelle» de Cabot avant qu'on n'exhume la lettre de John Day. Comme ce fut le cas pour les explorations scandinaves en Amérique du Nord, les quelques indices disponibles donnaient lieu à des interprétations différentes selon les intérêts locaux ou régionaux ; on a situé le lieu de débarquement de Cabot un peu partout entre le Labrador et la Nouvelle-Angleterre. Les Terre-Neuviens ont toujours été convaincus que ce lieu ne pouvait être que dans leur île. Avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne en 1949, les Canadiens avaient du mal à l'admettre et la plupart de leurs historiens optaient pour l'île du Cap-Breton. Cela avait aussi l'avantage de faire de Cabot le véritable

découvreur du continent nord-américain, puisque antérieurement à 1498 Colomb s'était contenté d'explorer les îles des Antilles. Il n'est donc pas surprenant que certains experts américains aient émis l'hypothèse que Cabot aurait débarqué sur la côte du Maine.

Mais la lettre de John Day à Christophe Colomb a apparemment mis fin au débat. Selon ce document, Cabot aurait cru découvrir le cap le plus oriental du continent asiatique, de même qu'une ou plusieurs des îles adjacentes. John Day rapporte que «le cap le plus proche de l'Irlande est à 1 800 millas à l'ouest de Dursey Head, qui se trouve en Irlande, et [que] la partie la plus basse de l'île des Sept-Cités est à l'ouest du fleuve de Bordeaux». Dursey Head est dans le sud-ouest de l'Irlande, à 51° 33' de latitude nord; le fleuve de Bordeaux doit être la Gironde, dont l'embouchure est à 45° 40' de latitude nord. Le cap Bauld, à l'extrémité nord de Terre-Neuve, est à 51° 39' de latitude nord, à peine à 6 milles marins plus au nord que Dursey Head, en Irlande. Le cap Race, au coin sud-est de Terre-Neuve, est à 46° 40' de latitude nord, à environ 60 milles au nord de la latitude de la Gironde. Si l'on tient compte de l'imprécision des instruments de navigation de l'époque, et du fait que Cabot a dû mesurer la latitude la plus méridionale à bord de son bateau et non sur la terre ferme, il est presque certain que la région du Nouveau Monde que Cabot a découverte est la côte orientale de Terre-Neuve. L'affirmation selon laquelle «le cap le plus proche de l'Irlande est à 1 800 millas à l'ouest de Dursey Head» s'accorde avec cette interprétation, si l'on prend pour acquis que le «milla» correspond à peu près au mille moderne et si l'on considère qu'au XV[e] siècle les navigateurs basaient leurs calculs de longitudes sur de vagues conjectures; le cap Bauld se trouve à environ 1 600 milles marins (ou 1 800 milles terrestres) à l'ouest de Dursey Head. Étant donné le nombre de baies profondes qui découpent la côte est de Terre-Neuve, on peut facilement comprendre l'interprétation voulant que Terre-Neuve soit en partie une presqu'île et en partie une île. Notons que, plus d'un siècle après, les cartes faisaient encore apparaître Terre-Neuve comme un groupe d'îles.



Pour connaître la latitude, il faut calculer la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon. Le bâton de Jacob, ou arbalète, fut longtemps l'instrument de mesure préféré des navigateurs. C'est un bâton à section carrée sur lequel coulisse une tige disposée à angle droit. En visant, le navigateur déplace la tige de façon à voir le soleil à son extrémité supérieure et l'horizon à l'extrémité inférieure. Il peut alors lire la hauteur sur une échelle.

Selon certains historiens, la description contenue dans la lettre de John Day n'indique pas que Terre-Neuve soit la seule terre que Cabot ait découverte. Ainsi, David Quinn soutient que Cabot a mouillé à l'île du Cap-Breton (à 45° 57' de latitude nord, à seulement 17 milles marins au nord de la latitude de la Gironde), qu'il a navigué durant un mois vers l'est et vers le nord, pour repartir vers l'Europe, de Terre-Neuve, aux environs du cap Bauld. L'argument le plus persuasif nous vient pourtant de l'historien américain Samuel Eliot Morison, qui, en plus d'avoir étudié les documents, possède une vaste connaissance de la navigation à voile et des voiliers, et a effectué des relevés maritimes et aériens de presque toute la côte est du continent américain. D'après lui, Cabot avait recours à la «navigation à la latitude», une méthode courante à l'époque; ainsi, il aurait quitté l'Irlande quelque part aux environs de Dursey Head, et aurait fait voile vers l'ouest le long d'une certaine latitude en gardant le soleil et

l'Étoile polaire à une hauteur constante. Il serait ainsi arrivé à la pointe nord de Terre-Neuve ; Morison prétend que Cabot débarqua et érigea une croix à l'endroit connu de nos jours sous le nom de Port-Griquet. Il estime qu'il aurait fallu environ un mois pour explorer la côte est de Terre-Neuve et retourner au point d'arrivée, comme le précise la lettre de John Day. Morison fait aussi remarquer qu'il aurait été très difficile pour Cabot d'atteindre l'île du Cap- Breton sans tomber sur Terre-Neuve, ou du moins sans l'apercevoir au nord en traversant les Grands Bancs.

Si l'interprétation de Morison est exacte, et c'est d'ailleurs elle qui s'accorde le mieux avec les renseignements fournis par la lettre de John Day, cela signifierait que le point d'arrivée de Cabot n'était qu'à quelques kilomètres de l'établissement scandinave de L'Anse-aux-Meadows. Cela, bien sûr, pourrait n'être qu'une coïncidence résultant de la «navigation à la latitude» à partir du sud de l'Irlande. Néanmoins, Cabot a pu mettre intentionnellement le cap sur l'extrémité nord du détroit de Belle-Isle, un endroit connu dès le début de l'histoire européenne du Canada. La connaissance des lieux pouvait lui venir de trois sources : les documents ou les souvenirs islandais se rapportant au Vinland ; les comptes rendus des pêcheurs de Bristol qui avaient visité la région quelques années avant Cabot, et dont les connaissances pouvaient aussi provenir de sources islandaises ; ou encore les connaissances géographiques européennes du type de celles que l'on avait incorporées à la «carte du Vinland» cinquante ans auparavant.

Cabot cherchait-il la Chine ou Terre-Neuve?

On ne peut s'empêcher de soupçonner que Jean Cabot connaissait son lieu de destination lorsqu'il fit voile vers l'ouest à partir de Bristol. Il se pourrait que sa découverte du Nouveau Monde n'ait pas été l'heureuse conséquence d'une tentative d'atteindre le Cathay, fondée sur une conception purement théorique de la géographie mondiale. Peut-être s'est-il dirigé vers un lieu déjà connu qu'il aurait faussement identifié comme une terre asiatique. Cette interprétation implique une continuité dans les connaissances européennes de la côte est de l'Amérique du Nord, de l'époque des conquêtes scandinaves à la Renaissance.

CHAPITRE 7

LE LABRADOR

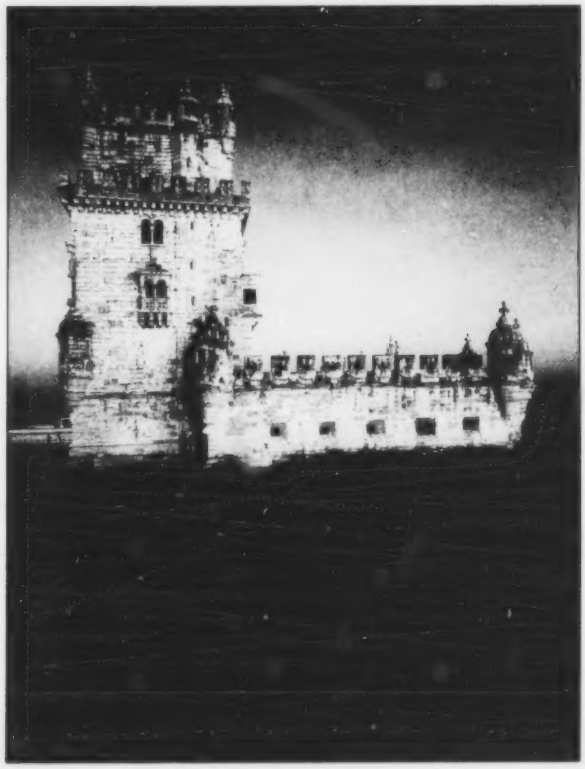
Les Portugais ont-ils redécouvert le Canada ? On sait que, dès l'an 1500, des navigateurs portugais avaient redécouvert le Groenland, et qu'ils exploraient et pillaient la côte est du Canada. Moins de vingt ans plus tard, ils avaient fondé un établissement en Nouvelle-Écosse ; le Canada semblait destiné à devenir une colonie portugaise.

Cette arbalète espagnole des années 1480-1500 se bandait au moyen d'un cranequin, ou cric. En tir direct, un carreau d'arbalète franchissait une centaine de mètres avec suffisamment de puissance pour percer la plupart des cuirasses.

La conquête des îles de l'Atlantique au XV[e] siècle fut l'affaire de plusieurs pays européens. On a vu qu'après 1480 les marchands et les navigateurs de Bristol avaient commandité plusieurs expéditions vers l'ouest, principalement pour repérer l'«île de Brasil». Cette quête a abouti à la découverte de Terre-Neuve par Jean Cabot en 1497, mais nous avons vu que cet événement n'était peut-être simplement qu'un effet de découvertes antérieures effectuées dans la région par les Anglais. Il se pourrait aussi que les Portugais aient fait des découvertes dans le nord-ouest de l'Atlantique avant Cabot et même avant Colomb.

Les Portugais partirent en effet les premiers à la recherche des îles de l'Atlantique. Dès les années 1450, ils avaient découvert et colonisé les Canaries, Madère, les îles du Cap-Vert et les Açores. Situées en plein milieu de l'Atlantique, ces dernières se trouvaient presque à mi-chemin entre le Portugal et Terre-Neuve, et allaient servir de base aux explorations portugaises du début du XVI[e] siècle entreprises plus à l'ouest et au nord.

Construite sur le «Restelo», le rivage d'où sont partis tant de voyages d'exploration, la tour de Belém, à Lisbonne, date des premières années du XVI[e] siècle. C'est l'un des chefs-d'oeuvre du style dit «manuelin». Elle est ornée de motifs évoquant les découvertes portugaises.



Une terre à l'ouest des Açores ?

Avec la découverte et la colonisation des Açores, les Portugais étaient désormais en mesure de lancer des expéditions à partir d'un point très éloigné à l'ouest. De plus, ils possédaient maintenant la certitude, grâce à plusieurs indices révélateurs, qu'il existait à l'ouest une terre qui valait la peine d'être conquise. Les Açores sont baignées par un courant marin du nord-ouest, une ramification du Gulf Stream qui charrie les épaves cueillies le long des côtes est du continent nord-américain. Bartolomé de Las Casas, un auteur du XVI[e] siècle, a parlé des divers indices recueillis par Colomb avant son expédition de 1492 :

« [...] Colomb a appris par certains habitants des Açores que lorsqu'un vent fort soufflait de l'ouest et du nord-ouest, la mer charriait des troncs de pin et les déposait sur les côtes de ces îles [...]. D'autres lui ont dit qu'à l'île Flores, une des Açores, la mer avait rejeté les corps de deux hommes qui semblaient avoir un visage très large et une apparence différente de celle des chrétiens [...]. [On lui parla aussi] de troncs d'arbres évidés et de canots avec une couverture amovible [qui avaient été accidentellement poussés au large et qui] comme ils ne sombraient jamais, atterrissaient parfois aux Açores.»

De tels indices de l'existence d'une terre située à l'ouest ou au nord-ouest, habitée par un peuple qui naviguait dans des bateaux étranges et avait «une apparence différente de celle des chrétiens», ont dû inciter les premiers colons açoréens à poursuivre leurs explorations dans ce secteur. Le premier voyage eut lieu en 1452 et mena à la découverte des deux îles les plus occidentales des Açores : Corvo et Flores. On rapporte que les découvreurs, Pedro de Velasco et Diogo de Tieve, ont également fait voile vers le nord et qu'ils ont finalement débarqué en Irlande. Au cours de ce voyage, ils furent pris dans une violente tempête, mais, comme la mer demeurait calme malgré les forts vents d'ouest, ils crurent s'être mis à l'abri d'une terre qu'ils n'avaient pas vue. Selon Las Casas, Colomb aurait entendu une histoire similaire de la bouche d'«un vieux marin décrépit» qui, au cours d'un voyage en Irlande, aurait aperçu une terre qu'il crut être la Tartarie et que le navire n'avait pu approcher à cause des vents violents. Las Casas ajoute qu'il «croit vraiment [que cette terre] était celle que l'on appelle maintenant Bacallaos», le nom portugais désignant Terre-Neuve au XVI[e] siècle.

Ce soldat tend son arbalète à moufle: ayant glissé son pied dans l'étrier, il actionne la manivelle qui amène la corde jusqu'au cran d'arrêt. Pour se protéger, l'homme porte une brigandine faite de plaques de métal rivetées sur une veste de cuir; il est coiffé d'une barbute.

Les archives portugaises de la seconde moitié du XV[e] siècle font état d'un grand nombre de permis, de lettres patentes et d'allocations accordés à des navigateurs des Açores et du continent pour aller à la découverte d'îles inconnues. Bien qu'aucun de ces explorateurs n'ait revendiqué des terres situées à l'ouest des Açores, certaines cartes de l'époque suggèrent la possibilité d'une découverte loin au nord-ouest de l'archipel.

Les cartes de Milan et de Paris

Le premier indice de cette découverte apparaît sur une carte espagnole de l'océan Atlantique tracée vers 1480; on l'appelle la carte de Milan car elle se trouve actuellement dans une bibliothèque de Milan. Les îles Britanniques et l'Islande y sont représentées d'une façon assez détaillée; l'Islande y porte le nom de «Fixlanda» et contient un certain nombre de toponymes. La carte illustre aussi quelques-unes des îles mythiques habituelles, dont une petite île de Brasil circulaire à l'ouest de l'Irlande. Au sud se trouve l'île mythique de «Mayda», que l'on associe habituellement aux Açores. Loin au nord-ouest apparaît une plus grande «Illa de Brazil», blottie dans la baie méridionale d'une grande île rectangulaire nommée «Illa Verde». Cette configuration n'apparaît sur aucune carte antérieure connue, et elle réunit quatre phénomènes auparavant séparés, pour former un schéma intéressant et peut-être significatif:

1) La forme triangulaire étroite de l'«Illa Verde» semble nettement s'inspirer de celle d'«Antilia» ou «île des Sept-Cités» telle qu'elle apparaît sur les autres cartes du XV[e] siècle. Il pourrait donc s'agir de la même île, placée ailleurs et nommée différemment.

2) Cette île est étroitement associée à l'île de Brasil, que l'on avait représentée jusqu'ici comme une île tout à fait distincte, avec sa propre histoire et son emplacement particulier.

3) Les deux îles se trouvent presque à la latitude de l'Irlande, au sud-ouest de l'Islande et au nord-ouest des Açores, formant une sorte de triangle équilatéral avec l'Irlande et l'Islande.

4) Le nom «Illa Verde» («île Verte») peut s'appliquer au Groenland, dont les Européens connaissaient l'existence au XV[e] siècle.

Que cela nous apprend-il sur les connaissances géographiques du cartographe inconnu qui a tracé la carte de Milan? Peut-être avait-il entendu parler, vers 1480, d'une découverte dans l'Atlantique, à l'ouest de l'Irlande et au nord-ouest des Açores? Quoi qu'on lui ait dit, cela a dû suffire à le convaincre qu'il s'agissait des deux plus célèbres îles mythiques de l'Atlantique, Antilia et Brasil. La position de cette découverte au nord-ouest a peut-être permis d'assimiler au moins une partie de cette nouvelle terre au Groenland, dont on connaissait l'existence par les sagas islandaises et les récits scandinaves. Enfin,

Le droit divin

Au moment de son départ de Bristol en 1497, Jean Cabot avait en main un document signé par le roi Henri VII, qui accordait «à notre bien-aimé Jean Cabot» l'autorisation d'aller découvrir et explorer les îles ou les terres «de barbares ou d'infidèles, situées n'importe où dans le monde, qui étaient auparavant inconnues des chrétiens». Le roi octroyait à Cabot et à ses fils le droit de «conquérir, occuper et posséder» les contrées ou les villes qu'ils découvriraient, d'en obtenir les titres et d'y exercer l'autorité au nom du roi d'Angleterre. La plupart des autres explorateurs de l'époque possédaient des privilèges ou des lettres patentes semblables.

Sur quelle autorité les monarques européens fondaient-ils leur droit de s'approprier les autres terres du globe? Comme on peut le voir d'après le privilège accordé à Jean Cabot, cette autorité se basait sur une théorie religieuse de la propriété et du titre de propriété qui s'était développée en Europe durant le Moyen Âge et s'était définie davantage au cours des croisades. Selon cette doctrine, le monde appartenait au Dieu des chrétiens, qui avait délégué au pape le commandement des affaires temporelles; les dirigeants européens tenaient leur autorité du pape, auquel ils devaient fidélité et assistance. Les païens et les infidèles n'avaient aucun droit à la propriété du monde, et leurs terres étaient à la merci des premiers chrétiens qui pourraient s'en emparer par la force ou par la ruse.

En 1265, deux marchands vénitiens, Niccolo et Matteo Polo, s'étaient rendus en Chine, où ils avaient été reçus par Koubilaï Khan. L'empereur leur avait alors remis un message pour le pape. Les Polo retournèrent en Asie en 1271, accompagnés du fils de Niccolo, Marco, âgé de quinze ans. Ils rapportaient au grand khan la réponse du pape Grégoire X. C'est le sujet de cette miniature extraite du Livre des merveilles du monde.

En 1245, le pape Innocent IV envoya une expédition dans la capitale mongole de Karakorum, pour punir le khan des Mongols d'avoir envahi l'est de l'Europe quatre ans auparavant et lui conseiller de se faire baptiser. Le souverain mongol Kuyuk, neveu de Gengis Khan, répliqua que, selon les croyances mongoles, le monde était divisé en deux parties, l'Est et l'Ouest, la ligne de démarcation se trouvant dans l'actuelle Pologne. Il reconnaissait la suprématie du pape sur les territoires de l'Ouest, mais disait que son autorité prenait fin à la Vistule, à l'est de laquelle se trouvaient les possessions mongoles de l'Orient.

Ironiquement, c'est la conquête mongole des territoires s'étendant de la Vistule au Pacifique qui a ouvert la voie au commerce entre l'Europe et l'Orient, et qui a amené finalement les Européens à chercher une route maritime pour aller se procurer des produits orientaux, en contournant l'Afrique ou en traversant l'Atlantique. Cette course vers l'Orient provo-

qua à son tour la séparation du globe en deux parties, l'Est et l'Ouest, décrétée par une bulle papale en 1493. Cette décision, qui mena au traité de Tordesillas, établit une ligne de démarcation au milieu de l'Atlantique entre les territoires que le Portugal pouvait acquérir, à l'est, et ceux que l'Espagne pouvait acquérir, à l'ouest.

Le rythme des découvertes et les profits qui résultèrent de leur exploitation au début du XVI[e] siècle, de même que le schisme protestant qui déchira l'Église, eurent pour conséquence d'affaiblir l'autorité papale quant à l'attribution des territoires. De plus, à cette époque, la papauté avait à résoudre un problème d'un tout autre ordre : fallait-il considérer les peuples des terres nouvelles comme des êtres humains ? Le pape fit publier deux bulles en 1537 dans lesquelles il déclarait ceci : «La nature et la condition de l'Homme lui permettent de recevoir la foi du Christ, et quiconque possède cette nature est en mesure de recevoir la même foi.» Il proclamait ainsi que les peuples du Nouveau Monde étaient aussi humains que les chrétiens d'Europe, qu'ils pouvaient recevoir le baptême et se convertir au christianisme, et ne pouvaient être réduits en esclavage. Cependant, le pape ne dit pas clairement si les peuples païens du Nouveau Continent avaient le droit de posséder des terres et d'empêcher que les chrétiens occupent leurs pays.

Ces décisions d'un autre âge, fondées sur des théories politico-religieuses tout à fait dépassées, ont encore des conséquences. Cette façon contradictoire de considérer les premiers occupants de l'Amérique comme étant égaux aux Européens devant Dieu, mais ayant des droits moindres en ce qui concerne la possession des terres et la gestion de leurs propres sociétés, est à l'origine des affrontements militaires et juridiques qui continuent d'empoisonner les relations entre les descendants des premiers occupants et les héritiers des colonisateurs.

la latitude et la position par rapport à l'Islande et aux Açores permettent de croire que la nouvelle découverte a pu se situer dans la région du Labrador, de Terre-Neuve ou de la Nouvelle-Écosse. Cette découverte aurait-elle eu lieu au cours d'expéditions açoréennes comme celles au sujet desquelles Colomb, selon Las Casas, avait recueilli des renseignements ? Cette découverte, ou l'existence de telles cartes, a-t-elle incité les pêcheurs de Bristol à entreprendre leurs explorations vers 1480, à la recherche d'une île de Brasil que les cartes représentaient comme une partie d'un Groenland plus grand, situé à l'extrême ouest ?

La carte de Milan, datant de 1480, présente certaines similarités avec une autre carte qui aurait été dessinée au Portugal vers 1490. Cette carte, qu'on appelle habituellement la carte de Paris, serait l'oeuvre de Christophe Colomb. L'Islande y apparaît nettement, ainsi que les Açores et une petite île de Brasil au sud-ouest de l'Irlande. Loin à l'ouest de ce pays, on aperçoit un petit archipel de trois îles, à peu près au même emplacement que l'«Illa Verde» sur la carte de Milan ; ce petit archipel porte l'inscription suivante : «Île des Sept-Cités, maintenant colonisée par les Portugais.» Comme on l'a vu, «Sept-Cités» était le nom portugais de l'île mythique d'Antilia, mais elle est placée ici beaucoup plus au nord-ouest que sur les cartes antérieures. De plus, pour la première fois, le tracé de l'île n'est plus un rectangle conventionnel parsemé de vagues baies et de toponymes inventés. Le contour de ces trois îles est très réaliste et rappelle presque les cartes de Terre-Neuve du XVI[e] siècle, où elle était représentée habituellement sous la forme d'un groupe d'îles. Comme sur la carte de Milan, on peut, en reliant ces îles à l'Islande et à l'Irlande, former un triangle presque équilatéral, et, si on ajoute les Açores, former un carré presque parfait. Une fois encore, le cartographe semble avoir été au courant d'une découverte à proximité de la côte atlantique du Canada. Peut-être était-ce une découverte portugaise ; peut-être même s'agissait-il d'une colonie portugaise fondée avant le voyage de Christophe Colomb. Les historiens portugais ont voulu attribuer cette découverte à l'explorateur Joao Vaz Corte Real, qui aurait entrepris un voyage vers les années 1470. Malheureusement, on mentionne ce voyage pour la première fois dans un document rédigé plus d'un siècle plus tard et auquel on n'accorde aucune valeur. La plupart des experts non portugais ne reconnaissent pas le voyage de Joao Vaz Corte Real, et ne lui attribuent que le mérite d'avoir élevé des fils qui entreprirent des voyages d'exploration une génération plus tard.

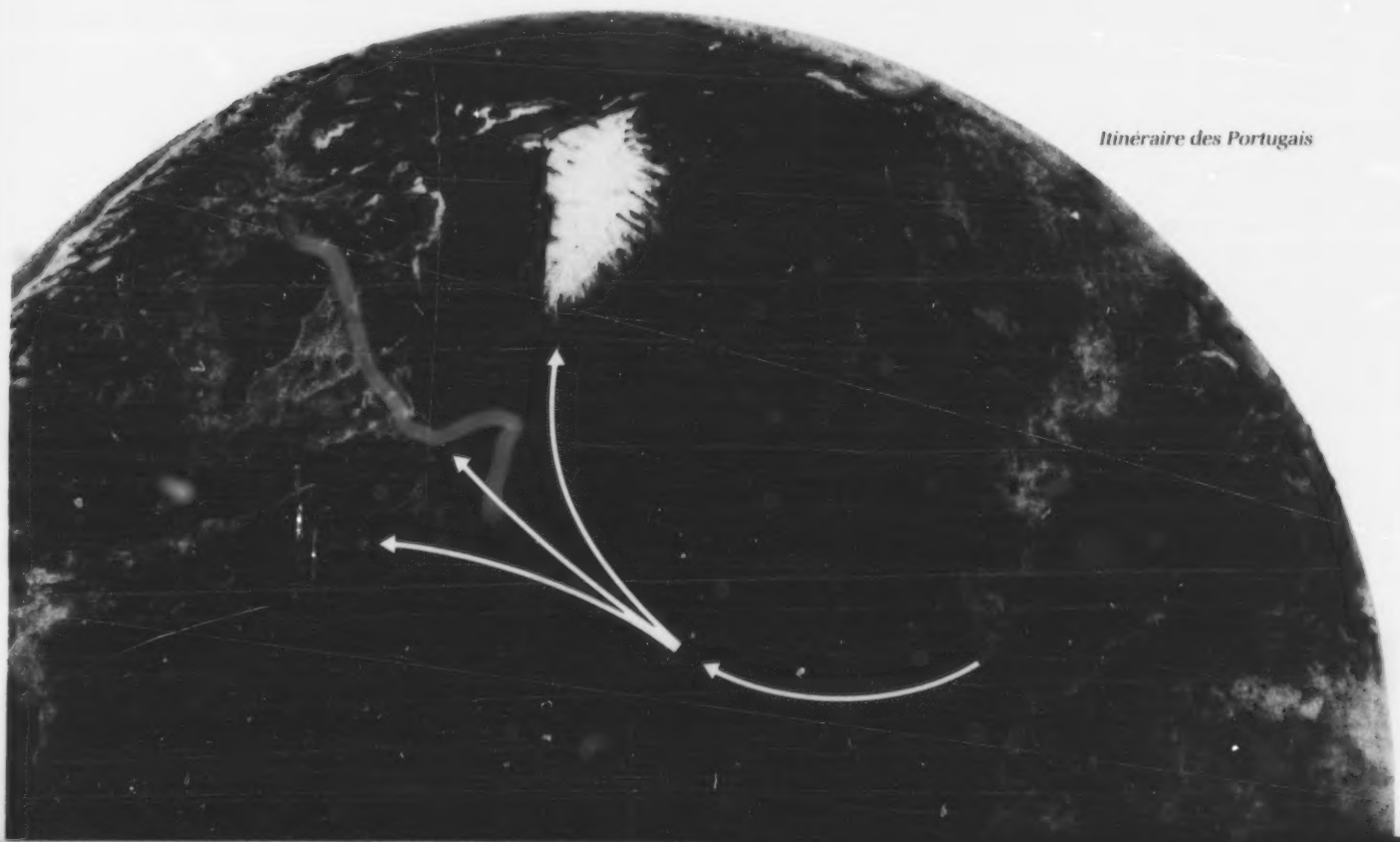
Le traité de Tordesillas

La découverte des Antilles par Colomb en 1492 provoqua une activité diplomatique intense, qui tendait à créer ce que nous appelons aujourd'hui des «sphères d'influence» dans plusieurs régions du globe activement explorées par différents pays européens. L'Espagne et le Portugal avaient pris la tête dans l'exploration des mers situées en zone tropicale ou subtropicale. En Espagne, le voyage de Colomb avait suscité de l'intérêt pour les explorations à l'ouest. Quant au Portugal, il avait jusque-là concentré ses efforts du côté de l'est ; ses navigateurs s'étaient progressivement avancés depuis plusieurs décennies tout autour des côtes de l'Afrique. Le pape fut bientôt appelé à trancher entre les deux nations rivales : en 1493, une bulle pontificale reconnaissait les intérêts des Portugais à l'est et ceux des Espagnols à l'ouest. Le traité de Tordesillas, signé en 1494, établit la ligne de démarcation de ces deux zones d'influence à 370 lieues (environ 1 800 kilomètres) à l'ouest des îles du Cap-Vert.

Les îles du Cap-Vert se situent vers le 25e degré de longitude ouest, au large de la côte occidentale de l'Afrique. La ligne de démarcation des deux sphères d'influence portugaise et espagnole se trouve donc loin à l'ouest de l'Europe ou de l'Afrique, et légèrement à l'est des Antilles découvertes par Colomb. Comme il était encore très difficile à cette époque de mesurer avec précision les longitudes, on peut supposer que personne ne savait exactement où se trouvait la frontière hispano-portugaise. Le traité servit néanmoins à canaliser l'intérêt des Portugais vers le nord ou le sud, où il se trouvait peut-être d'autres îles atlantiques à l'est de la ligne de démarcation de Tordesillas. C'est ainsi qu'en Amérique du Sud ils explorèrent et colonisèrent le Brésil, qui s'étend à l'est de la ligne. Au nord du Nouveau Continent, seuls le Groenland, le Labrador et Terre-Neuve pouvaient être compris dans la sphère portugaise, et ces terres firent l'objet de nombreux voyages d'exploration portugais entre les années 1500 et 1525.

Le Labrador

Le 28 octobre 1499, le roi Manuel Ier du Portugal signait des lettres patentes à l'intention d'un certain Joao Fernandes, qu'il nommait gouverneur des îles qu'il avait découvertes à l'ouest. Fernandes, natif de l'île de Terceira, aux Açores, portait le titre açoréen de «lavrador», qui désignait un petit propriétaire terrien. Il semble qu'il ait entretenu des relations commerciales avec des Anglais du port de Bristol et qu'il ait ainsi eu vent des résultats des voyages de Cabot. Peut-être certaines de ses relations de Bristol lui avaient-elles raconté quelques légendes islandaises au sujet du Groenland, car il fit voile dans cette direction en l'an 1500.



Itinéraire des Portugais

En 1494, les royaumes de Castille et de Portugal fixaient, par le traité de Tordesillas, la ligne de démarcation qui partageait le monde en deux zones d'influence: espagnole à l'ouest, portugaise à l'est. Une carte de 1502, dont nous reproduisons un fac-similé, en fait mention pour la première fois. En Amérique du sud, le Brésil reste aux Portugais; au nord, ceux-ci réclament Terre-Neuve, appelée «Terra del Rey de Portuguall».

Seules quelques inscriptions sur des cartes du début du XVI[e] siècle permettent de connaître le résultat des expéditions de Fernandes. Ainsi, une carte portugaise tracée en 1502 à l'intention d'un émissaire italien nommé Alberto Cantino comporte une bonne représentation du sud du Groenland. Celle-ci est accompagnée de l'inscription suivante: «Cette terre, que l'on croit être une pointe de l'Asie, a été découverte sur l'ordre de Son Excellence le prince Dom Manoel, roi du Portugal. Ceux qui l'ont découverte n'y ont pas débarqué, mais ils ont vu des montagnes déchiquetées, et, selon l'avis des cosmographes, il s'agit de la péninsule de l'Asie.» Sur d'autres cartes de l'époque, le Groenland est appelé «Terra Laboratoris» ou «Terra Laurador». Une inscription sur une carte datant de 1527 affirme que «la Terre du Labrador a été découverte par les Anglais de la ville de Bristol [et qu'ils] l'ont ainsi nommée parce que celui qui leur avait indiqué la route était un lavrador des Açores».

Cette inscription semble confirmer le fait qu'après son voyage au Groenland Fernandes est retourné à Bristol plutôt qu'aux Açores, et qu'il forma un syndicat d'explorateurs avec des marchands de cette ville. En 1501, le roi Henri VII adressa une lettre patente à un groupe de négociants de Bristol et des Açores dont faisait partie Joao Fernandes. Cette lettre, de même qu'une seconde en date de 1502, leur octroyait un droit exclusif de commercer et d'exploiter les nouvelles terres découvertes à l'ouest, sous réserve, toutefois, qu'ils «n'occupent ni ne pénètrent dans les terres [...] déjà découvertes par les sujets de [son] très cher frère et cousin le roi du Portugal».

On ne sait rien des résultats des explorations menées par le syndicat anglo-açoréen. Les marchands ne sont probablement pas retournés au Groenland, que Fernandes avait redécouvert en 1499 en vertu d'un permis portugais et qui était ainsi exclus selon les clauses de son permis anglais. On peut supposer qu'ils ont exploré plus loin au sud, à proximité de la «Terre neufve» de Cabot. En fait, en 1502, le roi Henri versait des pensions de 10 livres à deux des Açoréens qui faisaient partie du syndicat, en remerciement de

Lisbonne en 1572. Fondée par les Phéniciens à l'embouchure du Tage, la ville fut aux mains des Maures de l'an 716 jusqu'en 1147. Elle connut au XV^e^ siècle une fabuleuse prospérité, liée à l'activité maritime et coloniale du Portugal.

leurs services en tant que «capitaines de la terre nouvelle». Dans les années subséquentes, les comptes du roi font état de sommes versées à plusieurs individus qui se rendaient dans la «Terre neufve» ou qui avaient rapporté en cadeau au roi des arcs et des flèches, des oiseaux, des animaux, et même trois hommes enlevés «d'une ile trouvée au-delà de l'Irlande par les marchands de Bristol». Dans la liste des sommes versées, on relève, en 1505, un octroi de 100 shillings «aux Portugais qui ont rapporté des perroquets et des chats de montagne avec d'autres objets destinés au roi». Ce syndicat anglo-portugais semble donc avoir opéré à partir de Bristol pendant plusieurs années.

La cour d'Angleterre n'a jamais versé de pension à Joao Fernandes, et son nom n'apparaît pas dans la lettre patente accordée au syndicat en 1502. En fait, on n'entendit plus jamais parler de lui, ce qui laisse supposer qu'il s'est peut-être perdu lors du voyage d'exploration de 1501. La géographie de la côte atlantique du Canada a néanmoins retenu son nom. L'appellation «Terre du Labrador», attribuée d'abord au Groenland, a été bientôt déplacée vers le sud-ouest et appliquée à cette côte rocailleuse située entre les détroits de Belle-Isle et d'Hudson. C'est peut-être la région qui fut explorée par le «lavrador» lors de son voyage de 1501.

Les frères Corte Real

L'année même où Joao Fernandes redécouvrait le Groenland, une autre expédition açoréenne faisait voile vers le Nouveau Monde. Elle était sous le commandement de Gaspar Corte Real, le fils du gouverneur de Terceira, dont on prétendit plus tard qu'il avait accompli un voyage en Amérique du Nord avant Colomb. Au cours de ce voyage, en 1500, Corte Real fit la découverte d'une terre très fraîche et couverte de gros arbres, qu'il appela «Terra Verde» («Terre verte»), et qui était située vers le 50^e^ degré de latitude nord, soit à peu près la position de Terre-Neuve. On est frappé de la coïncidence entre le nom et l'emplacement de la Terra Verde et ceux de l'«Illa Verde» indiqués sur la carte de Milan, tracée vingt ans auparavant ; cela donne à penser que les Portugais connaissaient peut-être déjà la région de Terre-Neuve.

L'année suivante, Corte Real conduisit une flottille de trois caravelles à la Terra Verde, où il inaugura le commerce des esclaves en capturant 57 hommes et femmes. Pietro Pasqualigo, l'ambassadeur vénitien à Lisbonne, écrivit que ces hommes seraient «excellents pour le travail, et les meilleurs esclaves jamais obtenus». Il fit également remarquer que ces Amérindiens possédaient une partie d'une épée dorée de fabrication italienne, et qu'un garçon portait des boucles d'oreilles en argent provenant de Venise. Il s'agissait probablement de Béothuks de Terre-Neuve, qui devaient avoir en leur possession des objets obtenus lors du second voyage de Cabot ou d'une autre expédition européenne dont l'histoire ne fait pas mention.

Après avoir longé le littoral sur une certaine distance, Corte Real renvoya deux de ses caravelles à leur port d'attache et poursuivit son exploration. On n'entendit plus jamais parler de lui, et on suppose qu'il a péri. Son frère Miguel

connut le même sort lorsqu'il partit à sa recherche en 1502. Ainsi prirent fin les explorations des frères Corte Real, qui eurent comme conséquence l'apparition, sur les cartes européennes, d'un nouveau littoral baptisé «Terra Cortereal» ou «Terra del Rey de Portuguall», la «Terre du roi du Portugal». Cette nouvelle terre comportait une toponymie portugaise, qui est toujours en usage sur la côte est de Terre-Neuve. Comme l'ambassadeur Pasqualigo l'a noté après avoir décrit les ressources en poisson, en bois et en esclaves de la côte nouvellement découverte, le roi du Portugal entendait «tirer grand avantage de cette terre». Cette intention se concrétisera une génération plus tard, alors que les Portugais ouvriront la voie à l'exploitation de la côte atlantique du Canada.

L'artiste a ici interprété l'image d'un guerrier béothuk apparaissant sur les armoiries de Terre-Neuve, dessinées en 1637. Celles-ci représentent des Amérindiens du pays «avec leur costume lorsqu'ils vont en guerre». L'archer porte une armure de baguettes de bois avec bouclier dorsal.

La colonie du Cap-Breton

Même si les activités européennes augmentèrent nettement dans le nord-ouest de l'Atlantique au cours du premier quart du XVI[e] siècle, seuls quelques rares documents nous sont parvenus concernant des voyages individuels ou certaines entreprises. La prédominance portugaise se reflète surtout dans le grand nombre de toponymes portugais qui figurent sur les cartes de l'époque. Plusieurs subsistent encore de nos jours et nous éclairent sur les premières explorations et activités des Portugais.

Certains documents font état des activités d'un gentilhomme portugais qui semble avoir exploré et établi des pêcheries en Nouvelle-Écosse vers 1520. Une carte portugaise datant du milieu du XVI[e] siècle identifie la Nouvelle-Écosse comme étant «La Terra doo Laurador que descobrio Joam Aluerez» («la Terre du Labrador découverte par Jean Alvarez»). La «Terre du Labrador» semble une entité mobile s'appliquant à toute terre découverte par un Portugais. On a émis l'hypothèse que ce nom était utilisé afin de bien indiquer que la terre en question se trouvait du côté portugais de la ligne de démarcation établie par le traité de Tordesillas. Le nom du lac Bras d'Or, au centre de l'île du Cap-Breton, provient peut-être de cet usage. Joam Alvarez est presque certainement Joam Alvarez Fagundes, un capitaine de navire originaire de Vianna, au Portugal, et à qui le monarque portugais fit remettre une lettre patente en 1521.

Selon toute apparence, Fagundes avait déjà accompli un voyage le long de la côte sud de Terre-Neuve, empruntant peut-être le détroit de Cabot pour se rendre dans le golfe du Saint-Laurent, et il avait découvert et baptisé plusieurs îles. Des spécialistes ont associé ces îles à plusieurs de celles qui se trouvent entre la Nouvelle-Écosse, l'île de Sable et l'est de Terre-Neuve. La seule association convaincante, cependant, est son «ilha de Pitiguoem», qui correspondrait à notre île aux Pingouins, située à 20 kilomètres au large de la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Le pingouin du XVI[e] siècle était le Grand Pingouin maintenant disparu, un oiseau qui avait toujours été vul-

nérable aux prédateurs humains et ne pouvait survivre que sur des rochers isolés au large des côtes, jamais ou rarement foulés par les chasseurs amérindiens. Comme plusieurs des îles qu'il a baptisées se situaient à l'ouest de l'île aux Pingouins, cette identification permettrait de prouver que Fagundes se trouvait dans la région du Cap-Breton et du sud-ouest de Terre-Neuve avant de recevoir la lettre patente du roi en 1521. La légende de la carte citée plus haut aurait ainsi eu raison de qualifier Fagundes de découvreur de la Nouvelle-Écosse.

La façon dont Fagundes s'est servi de son autorisation royale reste assez obscure. Un des rares documents mentionnant son nom stipule simplement que «Joam Alvarez Fagundes a découvert Terre-Neuve, ou le pays connu maintenant sous le nom de Cap-Breton, que le roi lui a octroyé et où il a établi des pêcheries de morue qui sont devenues une source de profits considérables pour le Portugal». Un autre document de la fin du XVI[e] siècle fait état d'une expédition entreprise entre 1520 et 1525 par «certains gentilhommes de Vianna»; comme Fagundes était né à Vianna, il est normal de l'associer à cette entreprise. Ce récit mentionne deux navires chargés de colons qui tentèrent d'établir une colonie à Terre-Neuve; il s'agissait certainement d'une station côtière devant servir au séchage des morues. Mais le climat trop froid amena les colons à s'installer sur une autre côte, plus à l'ouest:

Les Portugais inaugurent le commerce des esclaves au Canada. En 1501, les hommes de Gaspar Corte Real s'en prennent aux habitants de la «Terra Verde» (Terre-Neuve), sans doute des Béothuks. Ils enlèvent cinquante-sept personnes, hommes et femmes, qui seront vendus comme esclaves. Sept ans plus tard, un Français, le capitaine Thomas Aubert, suivra cet exemple et ramènera un groupe de Béothuks à Dieppe.

«Et comme ils avaient perdu leurs bateaux, on n'entendit plus parler d'eux, sauf par les Basques qui continuent à visiter cette côte à la recherche des nombreux articles qu'on peut s'y procurer, et à qui ils avaient demandé de nous faire savoir ce qu'ils étaient devenus, et de ramener des prêtres; car les habitants sont soumis et le sol très fertile et bon. [...] C'est au Cap-Breton, au début de la côte qui monte vers le nord, dans une magnifique baie, où se trouvent beaucoup de gens et des produits de grande qualité, beaucoup de noix, de marrons, de raisins et d'autres fruits, ce qui prouve bien que le sol est riche. [...] Puisse le Seigneur, dans sa miséricorde, venir à leur secours.»

Ce pendentif en os poli et sculpté provient probablement d'une sépulture béothuk. Ces objets étaient peut-être utilisés au cours de cérémonies rituelles, ou bien ils servaient d'amulettes. «Béothuk», qui signifie «les hommes», est le nom sous lequel se désignaient eux-mêmes les Amérindiens de Terre-Neuve, aujourd'hui disparus.

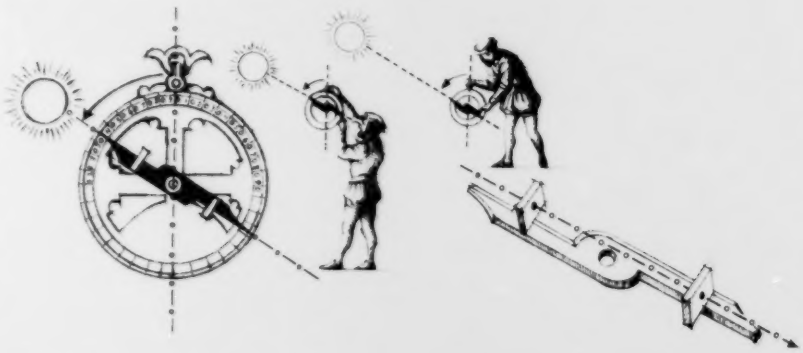
On ignore l'emplacement exact de cette colonie, qui constitue la première tentative de la part des Européens du XVI[e] siècle de s'établir en Amérique du Nord. Le rapport qui vient d'être cité suggère qu'il s'agirait de la côte est de l'île du Cap-Breton. Plusieurs cartes portugaises datant des environs de 1550 confirmeraient cette thèse. En effet, la plupart des toponymes apparaissant sur ces cartes sont portugais ou français, sauf une série de cinq noms placés sur la côte est du Cap-Breton et qui ressemblent à des noms micmacs.

La familiarité avec les toponymes amérindiens se serait développée au cours de l'existence de la colonie portugaise. La «magnifique baie» a été associée à plusieurs endroits situés entre le détroit de Canso et Ingonish, sur la côte nord-ouest du Cap-Breton. Personnellement, j'opterais plutôt pour la baie de Mira, une anse agréable située à mi-chemin entre les villes actuelles de Glace Bay et de Louisbourg; c'est la première grande baie après que la côte tourne vers le nord,

L'art de la navigation

Véritables pionniers de la navigation entre les îles lointaines de l'Atlantique Nord, les moines irlandais de l'époque médiévale durent souvent s'en remettre à la Providence pour arriver à destination. Ils devaient aussi toutefois avoir assez de sens pratique pour utiliser d'autres moyens. On sait déjà qu'ils notaient les directions et les distances (mesurées en jours de navigation) de différents itinéraires, et qu'ils se guidaient sans doute sur des observations astronomiques élémentaires pour naviguer en haute mer. Ils ne possédaient pas d'instruments de mesure pour établir avec précision leur direction en fonction du soleil et des étoiles ou pour évaluer l'altitude des corps célestes afin de calculer leur position. Néanmoins, il était relativement aisé à un marin expérimenté de gouverner avec une certaine précision d'après le soleil ou l'Étoile polaire, et d'évaluer sa position nord-sud d'après l'élévation de ces astres au-dessus de l'horizon et la durée des nuits d'été.

Ces moines durent aussi se guider à l'aide des nombreux signes auxquels les pêcheurs et autres marins utilisant de petites embarcations se fient encore de nos jours, à savoir la direction du vent et du courant, la couleur et la température de l'eau, et la faune marine, que ces marins connaissent bien. Après un jour ou deux de voyage, il fallait, pour atteindre la terre, être à l'affût de certains indices, comme la présence d'oiseaux de mer qui nichent sur les rivages, de mammifères marins qui se rassemblent sur les hauts-fonds entourant les îles, et d'algues ou de varech provenant d'une plage avoisinante. Ce n'est qu'en l'absence de tous ces signes que les marins médiévaux s'en remettaient à Dieu pour trouver une terre qui, bien souvent, n'était pas celle qu'ils recherchaient. Dieu sait combien d'îles furent découvertes lors de telles expéditions!



Le marin peut se situer sur l'océan en mesurant la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon au moyen de l'astrolabe de mer. Dérivé d'un instrument d'astronomie, c'est une plaque de bronze de 15 à 30 cm de diamètre, évidée pour donner moins de prise au vent. En le tenant ou en le suspendant par son anneau, l'observateur fait pivoter la partie centrale, l'alidade, pour viser le soleil par les trous de vision. Comme il est difficile d'observer directement le soleil sans s'éblouir, on préfère la méthode «par ombre portée».

Les Scandinaves, qui suivirent les Irlandais en Islande et continuèrent jusqu'au Groenland puis jusqu'au continent nord-américain, ne disposaient pas d'un plus grand choix d'instruments de navigation. Ils calculaient approximativement les latitudes en mesurant l'ombre d'une épingle placée au centre d'un disque gradué, ou l'ombre d'un plat-bord sur les bancs de nage d'un bateau, ce qui les aidait sans doute à garder à peu près la même latitude lors de leurs traversées d'est en ouest. Certains ont soutenu que les Scandinaves se servaient aussi d'un «solarsteinn», un petit cristal de feldspath polarisant qui leur permettait de connaître la position du soleil par temps couvert. Ce genre d'instrument devait être moins utile que ne le suggère le nombre des discussions ayant eu lieu à ce sujet. Les Scandinaves n'utilisaient sans doute pas de cartes, mais ils avaient probablement une image mentale de la géographie de l'Atlantique Nord, qu'ils complétaient avec des instructions nautiques verbales comme celles-ci :

«Selon certaines personnes bien informées [...] de l'île Hern en

Par vent contraire, le navire doit louvoyer et, pour connaître sa route, il faut noter la distance parcourue à chaque bordée. On utilise alors le renard, une sorte de rose des vents sur laquelle le marin indique, toutes les demi-heures, la direction suivie, à l'aide de chevilles de bois (longueur : 40,80 cm).

Norvège, on peut naviguer droit vers l'ouest jusqu'au cap Farewell [la pointe méridionale du Groenland], en passant assez loin au nord des Shetland pour ne pouvoir les apercevoir que par beau temps, et à une telle distance des Féroé que la mer semble à mi-chemin du sommet des montagnes, et à une telle distance au sud de l'Islande qu'on ne voie que les oiseaux et les baleines.»

Ce genre d'instructions a dû suffire pour traverser l'Atlantique Nord de la Norvège au Groenland durant plus de quatre siècles.

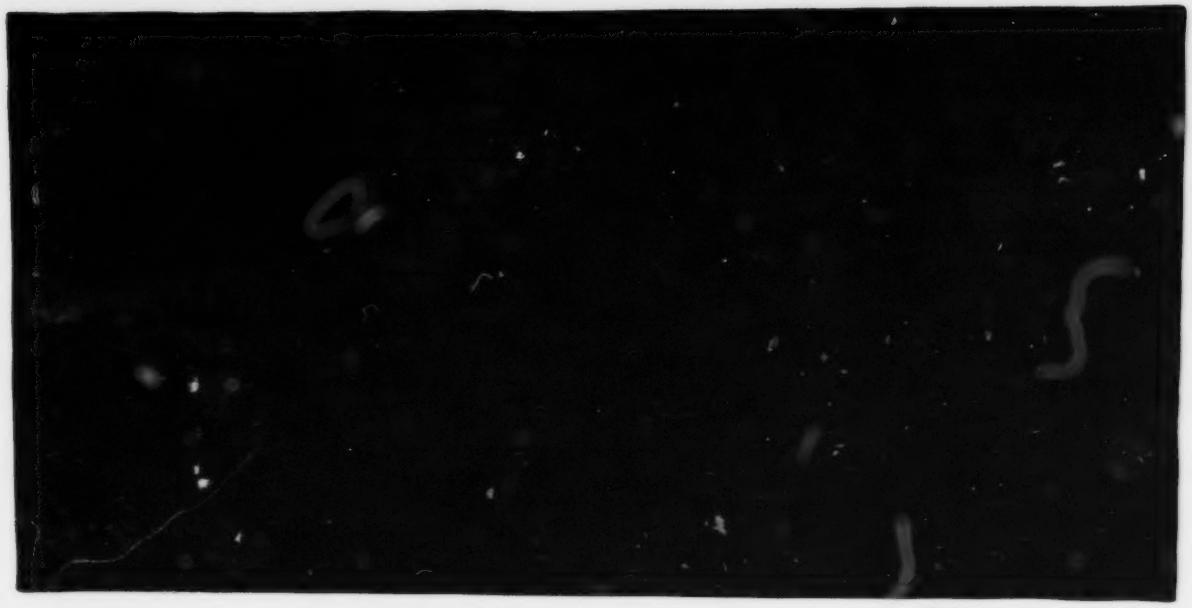
Au XV[e] siècle, au moment où ils entreprenaient leur exploration systématique de l'Atlantique, les Européens disposaient de plusieurs instruments de navigation qui avaient récemment fait leur apparition. Le plus important était la boussole, une aiguille en fer aimantée flottant sur un morceau de bois dans un bol d'eau, ou suspendue à une corde mince, ou encore montée sur un pivot lui permettant de s'aligner sur le champ magnétique terrestre. Bien que pendant plusieurs siècles les Chinois se soient servis d'aimants comme instruments divinatoires ou pour leurs calculs de géomancie, on ne trouve pas mention de l'usage d'une aiguille aimantée pour la navigation maritime avant l'an 1100. C'est seulement un siècle plus tard qu'on trouve mention de l'usage de la boussole par les Européens, et on croit généralement qu'elle a été introduite en Europe par les marchands arabes ou perses qui voyageaient en Extrême-Orient. Pendant les deux siècles suivants, on attribue aux Italiens le mérite d'avoir mis au point un instrument utile et fiable à partir d'un simple objet de curiosité. Même au XVI[e] siècle, les navigateurs ne comprenaient pas très bien la déclinaison magnétique (l'angle existant entre la direction du nord magnétique et celle du nord géographique, et qui varie d'un endroit à l'autre et d'une époque à l'autre, selon le déplacement du pôle magnétique).

Probablement d'origine arabe, l'astrolabe servait depuis le VII[e] siècle pour l'étude des mouvements planétaires. Il était aussi indispensable aux astrologues pour établir les horoscopes. Les instruments utilisés par les astronomes étaient plus lourds et parfois plus compliqués que l'astrolabe des marins.

De l'Orient vint également l'astrolabe (un mot arabe et probablement une invention arabe). Précurseur du sextant, l'astrolabe représentait un progrès énorme par rapport aux anciens instruments de navigation. Avec de la patience et un peu de chance, un marin arrivait désormais à calculer sa latitude à un degré près (110 kilomètres), et la plupart des premières cartes du Nouveau Monde se basaient désormais sur des visées d'astrolabe. À la fin du XVI[e] siècle, le bâton de Jacob, un instrument plus précis et plus proche du sextant, vint remplacer l'astrolabe. Pourtant, Samuel de Champlain utilisa un astrolabe durant ses explorations dans l'est du Canada et des États-Unis. Le musée canadien des Civilisations, à Ottawa, expose actuellement un petit astrolabe en bronze, fabriqué en 1603, que l'on a trouvé dans la vallée de l'Outaouais au XIX[e] siècle et qui pourrait être celui de Champlain. La statue de l'explorateur, sur la pointe Nepean, à Ottawa, montre Champlain en train de viser le soleil à travers un astrolabe. Malheureusement pour la vérité historique, l'explorateur tient l'instrument à bout de bras et à l'envers, comme s'il s'agissait d'un sextant, alors que l'astrolabe était suspendu à un pivot et tenu plus bas que les yeux.

Même munis d'un astrolabe et d'un bâton de Jacob, les premiers navigateurs n'avaient pas de méthode précise pour calculer leur longitude, c'est-à-dire leur position à l'est ou à l'ouest d'un point quelconque. Ils devaient l'estimer d'après la vitesse et la direction du bateau, et bien souvent leurs estimations étaient très inexactes. C'est pourquoi, sur beaucoup de cartes anciennes, les mesures nord-sud sont assez exactes, alors que les mesures est-ouest sont souvent très erronées.

Le perfectionnement des cartes et des «routiers» qui les accompagnaient (listes d'instructions nautiques pour suivre un itinéraire) a été à la base du progrès des techniques de navigation à l'époque des découvertes. À la fin de cette période, la cartographie était en voie de devenir une science exacte et elle commençait à nous donner les premières images du monde tel que nous le connaissons aujourd'hui.



Cette partie d'un atlas portugais de 1519 rend compte notamment des explorations des Corte Real. Au-dessus du littoral de Terre-Neuve, qui n'apparaît pas encore comme une île, les mots «Terra Corte Regalis» sont accompagnés de deux pavillons portugais. La légende, à gauche, affirme que «Corte Real, parcourant la région, la découvrit le premier et l'appela de son nom.».

au Cap-Breton. On a aussi émis l'hypothèse qu'un des cinq toponymes des cartes anciennes, «Xoracadie», serait dérivé du nom micmac de la baie de Mira, «Soolacadie». Il serait intéressant de passer un été sur le littoral de cette baie à rechercher les traces de cette première colonie nord-américaine du XVI[e] siècle.

L'abandon

Quel qu'ait été l'emplacement de cette colonie portugaise dans l'île du Cap-Breton, elle semble n'avoir survécu que quelques années. Il se peut qu'elle ait été abandonnée à la suite de conflits avec les Amérindiens qui possédaient ces terres, et qui se révélèrent moins soumis qu'on ne l'avait supposé. Un document affirme ceci : «Au début, les Portugais envisageaient de coloniser le pays [le Cap-Breton], mais les habitants mirent un terme à cette tentative en tuant tous ceux qui y étaient venus.» Comme les Scandinaves au Vinland cinq siècles plus tôt, et comme Cartier à Québec vingt ans plus tard ou Raleigh en Virginie soixante ans plus tard, les Portugais furent incapables de maintenir une colonie européenne devant l'hostilité des Amérindiens.

Privés de la colonie du Cap-Breton, les pêcheurs portugais du XVI[e] siècle ont poursuivi leurs opérations à partir de navires stationnés au large sur les bancs et qui ramenaient au Portugal la morue salée. La «Flotte blanche» portugaise, dont les escales périodiques dans le port de St. John's constituaient une attraction touristique jusqu'à la dernière décennie, était l'héritière de ces efforts de pêche et d'exploration. Et les chalutiers portugais qui parcourent encore les Grands Bancs ne sont que le pâle reflet d'une époque où les Portugais étaient les principaux explorateurs et exploitants de la côte atlantique du Canada.

CHAPITRE 8

LA TERRE DE CAÏN

Les Français s'intéressèrent assez tard à l'exploration du Nouveau Continent. Pourtant, deux de leurs navigateurs, Verrazano et Cartier, donnèrent une nouvelle dimension aux découvertes faites à l'ouest. Leurs explorations menèrent à l'intérieur du continent nord-américain.

Ce nocturlabe en laiton, du XVI^e^ siècle, appelé aussi cadran aux étoiles, permet de calculer l'heure la nuit. En visant l'Étoile polaire par le trou central, l'observateur déplace le bras pour le faire coincider avec l'axe que forment certaines étoiles de la Petite et de la Grande Ourse (longueur : 25,50 cm).

Un quart de siècle après les voyages de Colomb et de Cabot, alors que Cortez avait conquis le Mexique et que les Portugais avaient fondé une colonie sur la côte est du Canada, le roi de France n'avait pas encore ordonné d'expédition officielle au Nouveau Monde. Ce retard n'était certes pas dû à une inaptitude à la navigation de la part des Français, car, dès le début du XVI[e] siècle, les pêcheurs normands et bretons avaient rejoint les Anglais et les Portugais qui, chaque année, venaient pêcher sur les bancs de Terre-Neuve. Peut-être tout simplement François I[er] manquait-il d'intérêt pour les explorations à l'ouest, ou bien consacrait-il toutes ses énergies à la guerre en Italie contre l'empereur Charles Quint.

De plus, le littoral méditerranéen de la France la plaçait dans une situation privilégiée pour faire avec toute l'Europe le commerce des produits de l'Afrique du Nord et du Proche-Orient. Les négociants français n'étaient pas aussi intéressés à rechercher à l'ouest un passage vers l'Orient que pouvaient l'être les négociants anglais ou portugais, dont le pays était situé face à l'Atlantique.

La pêche dans ses eaux côtières avait jusque-là satisfait aux besoins de la France, qui s'était peu engagée dans le commerce de la morue verte d'Islande. Or, c'est cette activité qui a stimulé la recherche d'îles et de terres nouvelles par les Anglais et les Portugais.

On n'a jamais entrepris d'études sérieuses, comme on l'a fait pour les Anglais et les Portugais, sur les découvertes qu'ont pu faire les Français avant le voyage de Cabot. Néanmoins, plusieurs témoignages indiquent que des bateaux partis de l'ouest de la France, et surtout de la Bretagne, ont participé, dès les débuts, à l'exploration et aux pêcheries de Terre-Neuve. Un document d'une abbaye bretonne daté de 1514 mentionne que, depuis soixante ans, les pêcheurs versaient la dîme sur le poisson qu'ils prenaient «en quelque part que ce soipt, tant en

Le pierrier, ainsi appelé parce qu'à l'origine il tirait des boulets de pierre, était le plus petit des canons utilisés à bord des navires. Il était monté sur un pivot fixé dans le bordage. Lors de son premier voyage, Cartier fit tirer en l'air deux coups de pierrier afin d'éloigner les canots amérindiens qui entouraient sa barque dans la baie des Chaleurs.

La carte de la Nouvelle-France, dessinée par Gastaldi, a été publiée en 1556, après les voyages de Cartier, mais elle n'en rend pas compte. Elle se fonde uniquement sur l'exploration effectuée en 1524 par Giovanni da Verrazano le long des côtes de l'Amérique du Nord, de la Floride à la Nouvelle-Écosse. On y lit plusieurs toponymes donnés par le navigateur florentin, comme «Angoulême» (New York) et «Port du Refuge» (baie de Narragansett). Les innombrables échancrures de la côte de Terre-Neuve ont trompé plusieurs cartographes, qui ont présenté l'île comme un archipel.

la côte de Bretaigne, la Terre-Neuffve, Islandre que ailleurs». Des cartes du début du XVI[e] siècle identifient l'île du Cap-Breton comme la «Terre des Bretons» ou la «Terre découverte par les Bretons». Certains ont soutenu que le terme «Bretons» était une erreur et qu'on aurait dû écrire «Britons» (Anglais), et que cette île s'appelait ainsi parce qu'elle avait été découverte par Jean Cabot. Cette thèse est peu convaincante. Dans son ouvrage de 1575, l'historien français André Thevet affirme que si Corte Real a officiellement découvert Terre-Neuve, des navires de La Rochelle s'y étaient cependant rendus quatorze ans avant lui. En l'absence de confirmation, et des sources à l'origine de cette information, les prétendues découvertes des Français ont été en général ignorées.

Deux Nouveaux Mondes

Au début des années 1520, après trente ans d'exploration, les Européens n'avaient encore qu'une connaissance fragmentaire du Nouveau Monde, qu'ils séparaient en deux entités géographiques très différentes. Au sud, à peu près à la latitude du nord de l'Afrique, se trouvait la Nouvelle-Espagne, qui comprenait la Floride, les Antilles et, à l'ouest, le Mexique. Elle semblait appartenir au continent américain, qui s'étendait très loin vers le sud jusqu'au détroit de Magellan. La Nouvelle-Espagne et l'Amérique étaient des terres riches en or, en argent, en bois de campêche, en esclaves et en produits agricoles totalement inconnus dans l'Ancien Continent.

Au nord, à peu près à la latitude des îles Britanniques et de l'Europe du Nord, se trouvait un continent distinct : le monde des glaces, des îles rocheuses et de la morue. Tel était le territoire que les Anglais et les Portugais nommaient la Terre neuve, Baccalaos ou la Terre de Corte Real.

Encore plus au nord se trouvaient la Terre du Labrador et l'ancien pays européen du Groenland, que l'on croyait joints à la Terre neuve ou séparés d'elle par des détroits.

En 1513, l'Espagnol Ponce de Leon avait débarqué en Floride, à la recherche de la fontaine de Jouvence que certaines légendes antillaises plaçaient sur ce territoire, mais les Espagnols n'avaient pas poussé leurs explorations plus au nord. Les Anglais et les Portugais, surtout des pêcheurs attirés par les riches bancs de pêche de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, ne s'étaient pas aventurés au-delà de la baie de Fundy. La Nouvelle-Espagne était séparée de la Terre neuve par environ 15 degrés de latitude, soit plus de 1 500 kilomètres. Ces deux territoires faisaient-ils partie d'une seule grande masse continentale, ou étaient-ils séparés par un océan permettant d'accéder directement à l'Orient ? Ni les chercheurs d'or espagnols ni les pêcheurs anglais et portugais ne s'étaient préoccupés d'élucider cette question, et c'est un navigateur français qui entreprit finalement l'exploration nécessaire pour résoudre l'énigme.

Verrazano et l'Arcadie

L'intérêt de la France pour le Nouveau Monde s'accrut nettement en 1523, lorsque des négociants de Lyon attirèrent l'attention de François Ier sur le navigateur Giovanni da Verrazano. Italien de naissance comme Colomb et Cabot, Verrazano avait sans doute étudié l'art de la navigation dans les écoles de son pays. Il avait acquis une certaine expérience de l'Atlantique à partir des ports français, et avait sans doute effectué au moins une expédition sur les bancs de Terre-Neuve. Ses protecteurs le croyaient capable de rechercher et d'établir un lien maritime direct avec l'Asie par l'ouest, ce à quoi les autres pays d'Europe ne semblaient plus s'intéresser.

Pour mener à bien ce projet, Verrazano, à l'automne de 1523, se vit confier un vaisseau du roi, la *Dauphine*, et une flottille de trois petits navires affrétés par ses commanditaires. Après avoir essuyé une forte tempête et accompli quelques actes de piraterie contre des navires espagnols naviguant le long de la côte, les trois navires de commerce revinrent au port, laissant la *Dauphine* poursuivre sa route vers le Nouveau Monde. En janvier 1524, Verrazano choisit une route plus au nord que l'itinéraire habituel des navires espagnols. Il s'éloigna de l'île de Madère et fit voile vers l'ouest durant presque six semaines, puis arriva en vue des côtes des Carolines actuelles. Il se dirigea d'abord vers le sud, dans l'espoir d'explorer jusqu'aux côtes connues de la Floride, mais tout en se méfiant de ses rivaux espagnols. Puis il tourna vers le nord et entreprit un long voyage de trois mois au cours duquel il explora toute la côte est des États-Unis.

Verrazano découvrit d'abord une étendue d'eau qu'il prit pour une mer occidentale, au-delà de laquelle sans doute se trouvait la Chine, et qui n'était séparée de l'Atlantique que par une étroite bande de terre d'environ un kilomètre de largeur. La *Dauphine* côtoya cet isthme sur une centaine de kilomètres pour y trouver un passage, mais en vain. Le seul accident géographique qui corresponde à cette description est cet immense banc de sable bordant l'actuelle Caroline du Nord, du cap Fear au cap Hatteras et au-delà, et séparé du continent par une quarantaine de kilomètres. La «mer occidentale» de Verrazano n'était rien d'autre que les eaux peu profondes du détroit de Pamlico, au large du littoral marécageux de la Caroline du Nord.

Verrazano fit une autre découverte : une terre couverte de magnifiques forêts et habitée par des gens très beaux, et qu'il nomma «Arcadie» en souvenir de ce séjour idyllique de la Grèce antique. Pour marquer la découverte de cette terre paradisiaque peuplée par des êtres apparemment paisibles, l'équipage enleva un enfant. Le nom d'Arcadie ne figura pas longtemps sur les cartes du Nouveau Monde, mais on le vit réapparaître plus tard et plus au nord, transformé en «Acadie», pour identifier les premières colonies françaises dans les actuelles Provinces maritimes canadiennes.

Poursuivant sa route sur 400 kilomètres en longeant le littoral peu accidenté de la Caroline du Nord jusqu'au New Jersey, Verrazano entra dans une belle et vaste baie alimentée par un large fleuve, et que l'on peut identifier sans risque d'erreur comme étant la baie de New York. Il jeta l'ancre pour la nuit dans l'actuel détroit de Verrazano, et fit la rencontre d'Amérindiens qui lui parurent très amicaux. Remontant ensuite vers le nord en longeant le littoral, il entra dans la baie de Narragansett, dans l'actuel État du Rhode Island. La *Dauphine* y resta en rade pendant deux semaines, au cours desquelles l'équipage se reposa, explora les environs et fit connaissance avec les habitants. L'apparence et le caractère de ces gens impressionnèrent beaucoup les visiteurs, et il n'est pas fait mention d'autres enlèvements.

Verrazano rencontra encore des Amérindiens sur la côte du Maine, ou peut-être sur le littoral

Les pêcheurs du port français de La Rochelle, sur l'Atlantique, sont venus très tôt sur les côtes de l'Amérique du Nord. L'historien André Thevet a même prétendu, à la fin du XVI^e siècle, que des navires rochelais avaient abordé à Terre-Neuve quatorze ans avant Corte Real, soit en 1486. Explorant le golfe du Saint-Laurent en 1534, Jacques Cartier y rencontra un navire de La Rochelle.

est de la Nouvelle-Écosse, mais les choses se passèrent autrement : les explorateurs furent accueillis par des huées et une volée de flèches. Même si leur langage était incompréhensible, ces gens devaient probablement crier qu'ils avaient déjà rencontré des Européens et qu'ils n'avaient pas du tout apprécié leur façon d'enlever ou de dépouiller des individus sans défense. Verrazano nomma ce pays inhospitalier la «Terre des démons», et s'empressa de quitter les lieux.

L'explorateur donna encore un nom à une autre terre, mais l'emplacement de celle-ci demeure imprécis et seules des cartes ultérieures en font mention ; certaines la représentent comme englobant tout le territoire allant du cap Cod à Gaspé. Son nom, «Norembègue», qui a été orthographié de plusieurs façons, est probablement dérivé d'une des langues algonquiennes. Au fil des décennies, cet endroit a été transformé par les cartographes et les explorateurs de salon en une cité florissante et de grande culture, située quelque part dans l'arrière-pays de la baie de Fundy. Il ne faudrait pas rendre Verrazano responsable de la création de cette ville mythique, qui a tout simplement jailli d'un toponyme qu'il avait rapporté en Europe. La légende de Norembègue tomba progressivement dans l'oubli, les expéditions subséquentes n'ayant pas réussi à confirmer son existence.

Le mirage de l'Asie

Pour les érudits de l'Europe médiévale, le monde était à l'image de son créateur et comportait donc trois parties : l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Jérusalem, le point de rencontre des trois continents, se trouvait au centre du monde. L'Europe était la terre de la chrétienté; l'Afrique, le chaud continent méridional habité par les païens, était peu connue et on en faisait peu de cas; quant à l'Asie, elle était le refuge des infidèles musulmans qui rivalisaient avec la chrétienté pour la possession de la Ville sainte et de la Terre sainte.

Mais, au-delà des royaumes de l'Islam, les légendes se rapportant à l'Asie évoquaient un continent beaucoup plus vaste et mystérieux. Les tribus de Gog et de Magog, qui l'habitaient, étaient des peuples barbares qu'Alexandre le Grand avait enfermés dans les montagnes Caspiennes, d'où ils ne devaient s'échapper que pour participer aux batailles de la fin du monde. Ce continent comprenait aussi le royaume du Prêtre-Jean, une terre lointaine sur laquelle régnait un souverain chrétien, et dont la légende aurait pris naissance dans les communautés chrétiennes nestoriennes de l'Inde et de l'Asie centrale.

Trois événements politiques survenus à la fin du Moyen Âge permirent aux Européens de mieux connaître le continent asiatique. Le premier fut l'expansion de la civilisation islamique arabe vers l'ouest à travers l'Afrique du Nord et vers le nord jusqu'à l'Espagne; cette invasion permit à l'Europe de s'initier non seulement aux sciences et à la géographie des Arabes, mais aussi aux connaissances géographiques du monde de l'Antiquité, que les bibliothèques d'Alexandrie et d'autres centres d'érudition avaient précieusement conservées. Le deuxième événement fut les croisades et la création des royaumes levantins par les croisés, qui amena les Européens à prendre goût aux soieries, aux épices et aux autres produits de luxe de l'Orient. Enfin, la «paix mongole», qui faisait suite aux conquêtes mongoles de tous les territoires situés entre la Chine, à l'est, et la Pologne et la Hongrie, à l'ouest, permit aux Européens d'avoir accès à l'Orient par voie de terre pendant plus d'un siècle.

Giovanni Carpini dans les années 1240 et Wilhelm Rubrouck dans les années 1250 entreprirent les premières missions dans les royaumes mongols et leurs États tributaires de l'Est, à titre d'émissaires du pape auprès du khan mongol. Aux envoyés de l'Église succédèrent les marchands, dont Marco Polo, qui, entre 1271 et 1295, effectua de nombreux voyages en Inde, dans l'Asie du Sud-Est et dans de nombreux territoires auparavant inconnus des Européens. Marco Polo captiva l'Europe avec ses récits de voyages et ses descriptions, dont celle de l'île fabuleuse de «Cipangu» (le Japon), située à l'extrême est de l'Asie et où les toits des temples et des palais étaient recouverts d'or.

Dans la première moitié du XIV[e] siècle, des négociants italiens s'établirent le long des routes des caravanes dans l'Asie centrale et de l'Est. Les missionnaires chrétiens empruntaient le chemin de la soie, et il y avait même un évêque de la Chine du Nord. Les produits asiatiques affluaient vers les villes marchandes du nord de l'Italie,

d'où ils étaient distribués avec de gros profits dans toute l'Europe. À peine cinquante ans plus tard, vers 1350, ce réseau commercial transasiatique se détériora rapidement. La première raison fut l'arrivée de la peste noire en Europe en 1347, qui entraîna la mort de plus du tiers de la population. La peste interrompit les activités économiques et freina le commerce le long des routes, où on accueillait les voyageurs avec méfiance et hostilité. Des événements politiques contribuèrent aussi au démembrement du réseau de commerce transcontinental : la révolte des Ming en 1368, qui renversa la dynastie mongole de la Chine; les conquêtes de Tamerlan, du nord de l'Inde à la Syrie; et enfin l'expansion de l'Empire ottoman à

En route vers la Chine avec son père et son oncle, Marco Polo parvient à Ormuz, à l'entrée du golfe Persique. Cette miniature est tirée de l'édition de 1375 du Livre des merveilles du monde, *récit des voyages qui, pendant vingt-quatre ans, conduisirent Marco Polo à travers l'Asie. Publiée d'abord en 1299, la description de ces pays fabuleux enflamma l'imagination de l'Europe. En 1492, Colomb emportait en mer un exemplaire du* Livre des merveilles du monde.

l'ouest de l'Asie, qui coupa les routes commerciales du Levant.

Grâce aux voyageurs du XIII[e] siècle et du début du XIV[e] siècle, l'Asie avait pénétré dans la conscience de l'Europe, mais le continent oriental était encore considéré comme une terre très lointaine, mystérieuse et fabuleusement riche. Un important marché européen pour les épices de l'Orient et les autres biens de luxe s'était également développé. L'attitude du sultan de Turquie, qui interrompit les approvisionnements de ces produits à la fin du XIV[e] siècle et prit le contrôle de ce commerce, amena les Européens, au siècle suivant, à tenter de créer des routes maritimes vers l'Asie afin de contourner les Turcs.

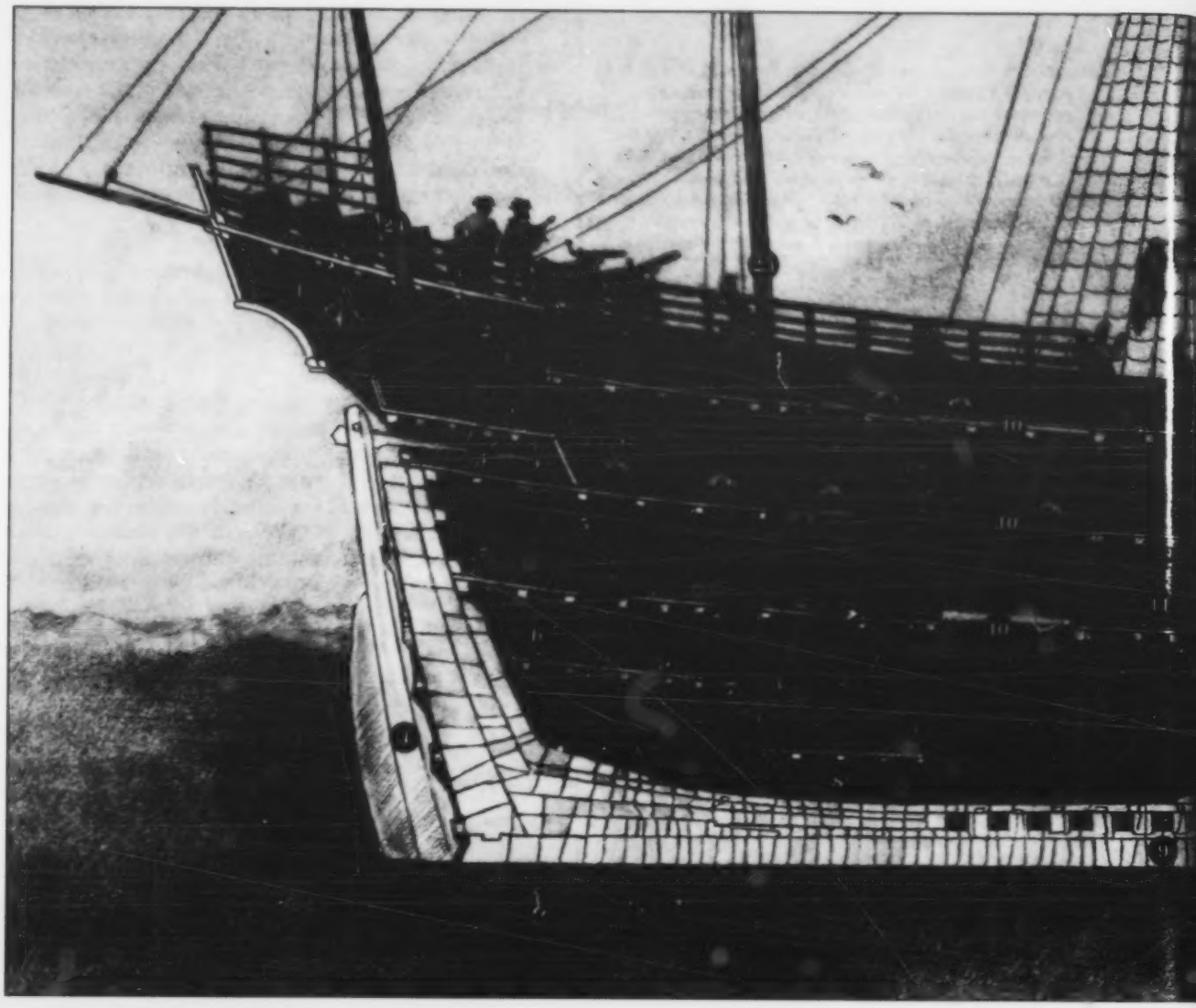
Ainsi s'acheva l'exploration de territoires inconnus par Verrazano. En naviguant vers le nord-ouest par gros temps, il se retrouva bientôt en pays de connaissance, sur les côtes «découvertes par les Bretons». Ayant prouvé que la Nouvelle-Espagne et la Terre neuve constituaient deux parties d'un seul vaste continent, l'explorateur quitta le Nouveau Monde pour retourner rapidement en France.

Verrazano trouva le roi de France plus préoccupé par la guerre que par les voyages d'exploration. Les produits qu'il ramenait du Nouveau Continent furent jugés sans valeur, et personne ne crut bon d'investir dans ses découvertes. Après s'être démené pour trouver des fonds privés, l'explorateur effectua un voyage commercial au Brésil puis un autre dans les Antilles, où il fut dévoré par des autochtones. Ni le roi ni les négociants français ne cherchèrent à exploiter la côte découverte par Verrazano, ce littoral qui allait pourtant devenir le centre du développement et de la prospérité du Nouveau Monde.

Les pêcheurs français dans le golfe

Il fallut attendre une décennie pour que renaisse l'intérêt de la France pour l'exploration du Nouveau Monde. Quelle en fut la cause ? On peut présumer, sans grand risque de se tromper, que ce furent des découvertes faites par des morutiers français dans le golfe du Saint-Laurent et dont les archives ne font pas mention.

En 1522, les survivants du premier voyage de circumnavigation, entrepris par Magellan en 1519, étaient de retour en Espagne ; les Européens savaient désormais que l'Asie se trouvait très loin à l'ouest du Nouveau Continent, mais que l'on pourrait l'atteindre par la mer si on parvenait à découvrir un passage à travers les terres de l'Amérique. Magellan venait de prouver que la route contournant l'extrémité de l'Amérique du Sud était longue, dangereuse et généralement impraticable pour les navires de l'époque. De leur côté, les explorations des Espagnols et des Portugais montraient qu'il n'existait aucun passage vers l'ouest entre la Floride et le détroit de Magellan, tandis que Verrazano n'avait pas réussi à trouver un tel passage entre la Floride et le Cap-Breton. Par ailleurs, les premières explorations portugaises menées dans la région du Groenland, ainsi que l'expédition présumée des explorateurs anglais dans les régions arctiques sous le commandement du fils de Jean Cabot, Sébastien, avaient montré que tout passage par le nord était probablement bloqué par les glaces.



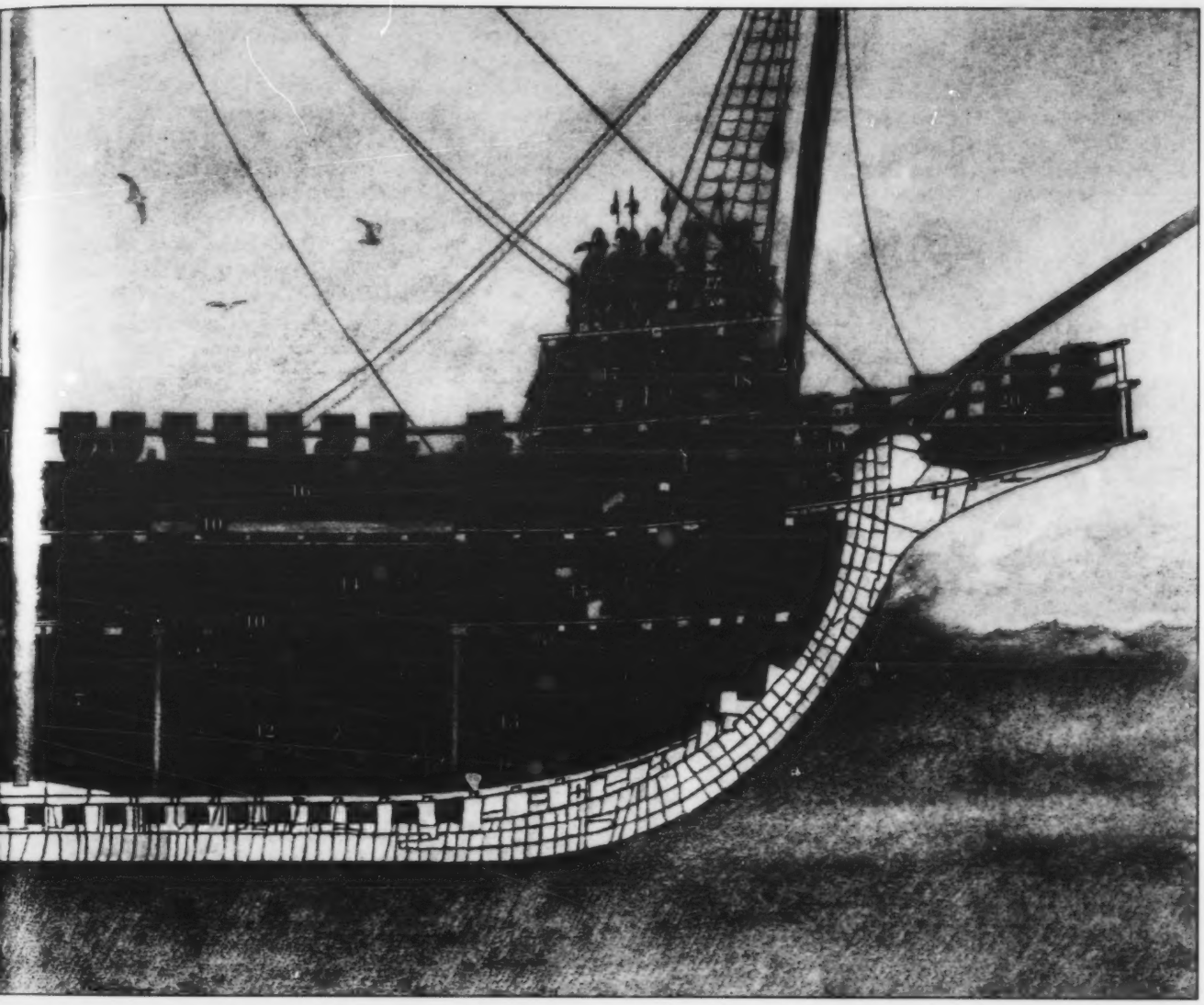
Le galion fut le navire polyvalent des XVI^e^ et XVII^e^ siècles: il a servi à toutes les expéditions, à tous les commerces, à toutes les batailles. Il a transporté tout aussi bien l'or du Mexique que l'huile de baleine et la morue de Terre-Neuve.

C'était une version plus grande et perfectionnée de la caravelle. Il était gréé de trois ou quatre mâts; son tonnage variait de 100 à plus de 700 tonneaux.
Sa principale caractéristique résidait dans sa coque inclinée vers l'intérieur, de sorte que le pont supérieur était plus étroit que le navire au niveau de la flottaison.

A cause de son château arrière élevé, il roulait beaucoup. C'était un navire inconfortable mais qui tenait très bien la mer et pouvait naviguer à plus de huit noeuds.
Lorsqu'on l'armait pour le combat ou pour la protection des convois contre les pirates, il portait une soixantaine de canons en bronze ou en fer et, malgré ce poids énorme, il demeurait stable. Il avait alors à son bord près de 200 hommes, marins et soldats.

Le modèle ci-dessus a été inspiré par un ex-voto de 1540, au Musée de la marine de Madrid, et un document espagnol du XVI^e^ siècle relatif à la charpenterie de navire.

1• Grande cabine, qui sert de salon au capitaine
2• Timonerie, endroit où le timonier gouverne à l'aide de la manuelle
3• Barre de gouvernail
4• Safran du gouvernail
5• Sainte-barbe, logis de l'écrivain, de l'aumônier, du canonnier et du chirurgien
6• Soute aux poudres
7• Archipompe avec, à l'intérieur, la pompe de cale
8• Lest
9• Quille
10• Ecoutille fermée par un caillebotis
11• Cabestan, sorte de treuil servant à hisser et amener les voiles ainsi qu'à haler les amarres
12• Magasin
13• Chambre aux voiles
14• Entrepont où l'équipage installe ses paillasses
15• Bitte de mouillage
16• Canots du navire
17• Cuisine et four du gaillard d'avant
18• Ratelier, ensemble de cabillots de tournage
19• Mât de beaupré
20• Liures de beaupré, destinées à unir étroitement ce mât à l'éperon du navire
21• Mât de misaine
22• Grand mât
23• Mât d'artimon
24• Mât de bonaventure



Une fois éliminées les régions au nord et au sud, la recherche du passage vers l'Asie allait se concentrer dans des latitudes voisines de celle de Terre-Neuve. Les eaux terre-neuviennes étaient de plus en plus fréquentées par les morutiers d'Europe au début du XVI[e] siècle, mais la géographie des lieux était peu comprise. Les pêcheurs n'avaient évidemment aucun intérêt à cartographier la Terre neuve ; tout ce dont ils avaient besoin, c'était d'un endroit poissonneux, d'une plage pour y sécher leurs prises, et d'une route sûre pour rentrer en Europe. De plus, si l'on songe aux brouillards et aux tempêtes caractéristiques des eaux terre-neuviennes, ainsi qu'au relief du littoral lui-même — parsemé de larges baies profondes dont certaines sont dissimulées ou encombrées d'îles—, on comprendra aisément le mystère entourant la configuration de Terre-Neuve au début du XVI[e] siècle.

Le premier pêcheur français connu à venir travailler dans les eaux terre-neuviennes fut Jean Denys, qui partit du port normand de Honfleur en 1506. Si l'on en croit un récit anglais versifié écrit vers 1519, plus de cent bateaux de pêche français effectuaient à cette époque un voyage par année à Terre-Neuve. Dans les années 1530, ces morutiers détenaient une part importante des pêcheries. Comme cette industrie prenait de l'ampleur, certains pêcheurs français — soit qu'ils fussent plus aventureux que leurs rivaux anglais et portugais, soit qu'on leur ait interdit, en tant que nouveaux venus, l'accès aux lieux de pêche les mieux connus le long des côtes est et sud de Terre-Neuve — commencèrent à pénétrer dans des eaux non fréquentées. Même s'ils ne laissèrent aucun écrit sur leurs découvertes, on sait que les premiers explorateurs «officiels» rencontrèrent des pêcheurs français dans le détroit

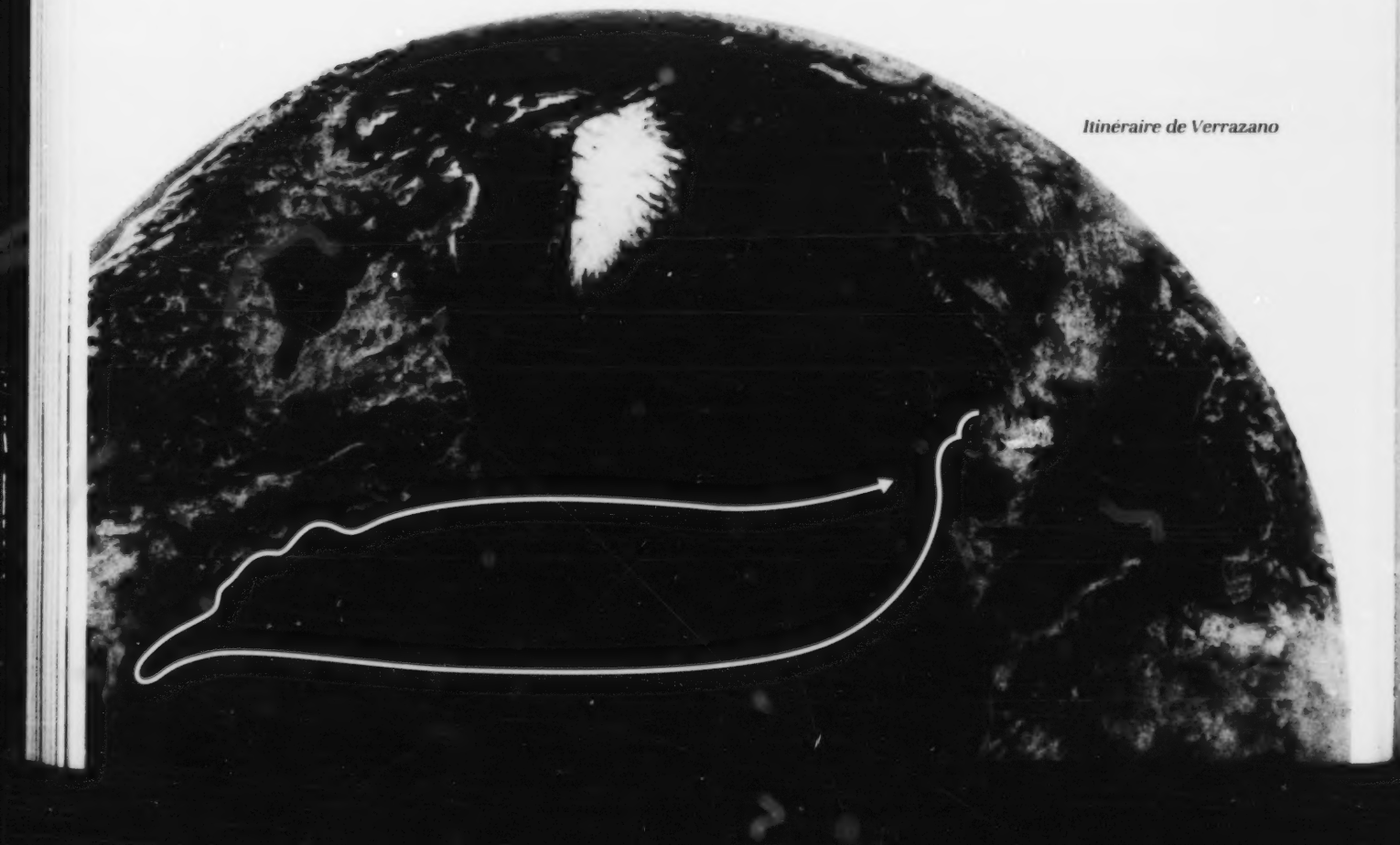
de Belle-Isle et le nord du golfe du Saint-Laurent. Il se pourrait fort bien que les récits de ces pêcheurs, parlant d'un grand golfe «derrière» la Terre neuve, aient incité les autorités françaises à explorer cet éventuel passage à travers le Nouveau Continent. C'est ainsi que le roi de France choisit le navigateur Jacques Cartier pour accomplir cette mission.

Cartier en quête du «Passage»

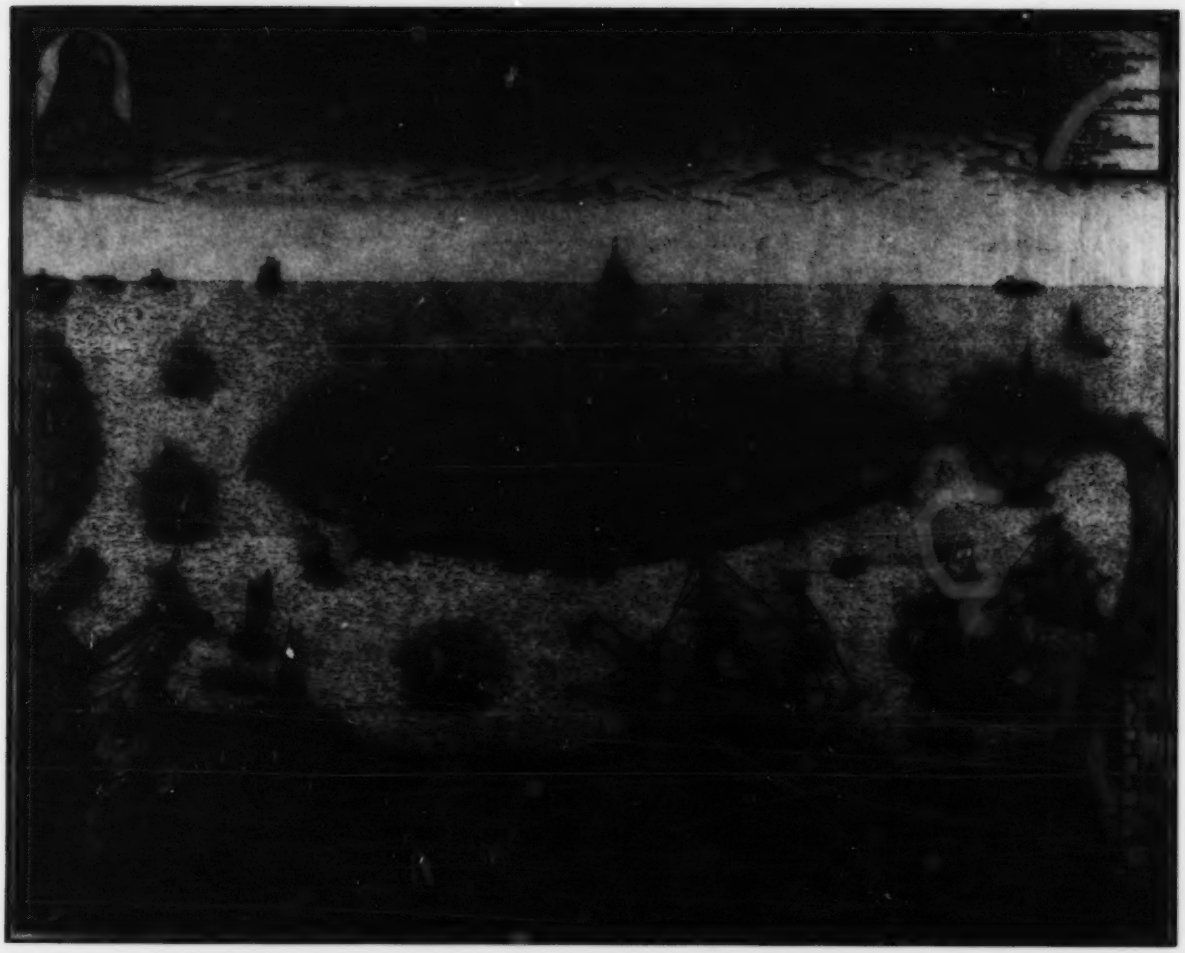
Natif de Saint-Malo, un port de Bretagne, Jacques Cartier était un homme respectable, allié, par son mariage, à l'une des principales familles de la ville. Il était aussi le parent d'un procureur de l'abbaye du Mont-Saint-Michel, qui se chargea de le présenter à François Ier en 1532. Cartier était alors âgé de 41 ans. Il fut recommandé au roi en tant que navigateur expérimenté ayant déjà entrepris des voyages à Terre-Neuve et au Brésil. Bien qu'aucun écrit n'en fasse mention, on a peut-être laissé entendre au roi que Cartier connaissait certains secrets au sujet d'un passage vers l'Asie à travers le Nouveau Monde. Cela expliquerait pourquoi le roi appuya si facilement le premier voyage d'exploration de Cartier, et pourquoi celui-ci, ayant obtenu l'appui du roi, mit le cap directement sur ce golfe pourtant inexistant sur les cartes.

Il fallut deux ans pour organiser l'expédition ; le roi alloua une somme suffisante pour équiper deux petits navires pourvus chacun d'un équipage d'environ trente hommes. Le 20 avril 1534, Cartier quitta Saint-Malo. Les marins de cette époque connaissaient bien la route de Terre-Neuve, et les deux navires arrivèrent vingt jours plus tard en vue du cap de Bonavista. Ils naviguèrent ensuite durant cinq semaines dans les eaux connues, remontant d'abord vers le nord pour aller chasser les grands pingouins dans l'«île des Ouaiseaux» (l'île Funk) au large de la côte nord-est de Terre-Neuve, puis vers le nord-ouest jusqu'au «hable de Karpont» (Quirpon) à la pointe septentrionale de la Grande Péninsule Nord de Terre-Neuve, où ils attendirent la fonte des glaces dans le détroit de Belle-Isle.

Au début de juin, la flottille pénétra dans le détroit, et Cartier mentionne alors dans ses écrits plusieurs havres qui avaient déjà été nommés par les pêcheurs français. Certains toponymes sont restés, comme le «hable des Chasteaulx» (la baie des Châteaux) au nord, et Blanc-Sablon, situé juste à l'ouest de la frontière du Québec et du Labrador actuels. Après avoir dépassé Blanc-Sablon, Cartier visita deux autres endroits déjà nommés : «les Islettes», sans doute l'actuelle baie de Brador, où, selon le navigateur, se trouvait une



Itinéraire de Verrazano



Vue de Saint-Malo en 1586, par Molinus. La ville avait environ 5 000 habitants en 1534. C'était, depuis quinze ou vingt ans, un port d'armement pour Terre-Neuve, et la morue constituait une part essentielle de son économie. Un document de 1519 signale qu'on y fait sécher le poisson sur les galets, à l'extérieur des murs.

pêcherie française considérable, et «Brest», que l'on pourrait identifier comme étant la baie du Vieux-Fort.

La Terre de Caïn

Après s'être approvisionné en eau potable et en bois, Cartier poursuivit sa route le long d'une côte rocheuse parsemée d'îles. Présumant qu'il s'agissait d'un territoire inexploré, il commença à attribuer des noms aux différents lieux qu'il visitait. Malgré son opinion peu flatteuse de ce pays qu'il décrivit comme «la terre que Dieu donna à Caïn», il prit néanmoins la peine d'ériger une croix sur le rivage pour revendiquer cette découverte au nom de la France. Quelques kilomètres plus à l'ouest, sans doute à proximité de l'actuelle baie de Jacques-Cartier, l'explorateur fut surpris de rencontrer un gros navire de pêche qui venait du port français de La Rochelle ; la région n'était donc pas inexplorée comme il l'avait cru. À ce moment, les navires étaient arrivés à plus de 100 kilomètres à l'ouest du détroit de Belle-Isle, et Cartier dut se rendre compte, par la houle et les marées (sinon par les propos du capitaine du navire de La Rochelle), qu'il longeait la rive septentrionale d'une vaste étendue d'eau s'étalant à l'ouest de Terre-Neuve.

Il se détourna alors de la rive nord du golfe et se dirigea vers le sud-est, pour atteindre bientôt la côte ouest de Terre-Neuve. Il longea le rivage sur une distance de 400 kilomètres vers le sud, puis vira vers l'ouest pour explorer les îles de la Madeleine, l'île du Prince-Édouard ainsi que le littoral de l'est du Nouveau-Brunswick. Durant la traversée du golfe, Cartier remarqua la présence d'une forte houle venant du sud-est, ce qui lui fit penser que la pleine mer séparait probablement Terre-Neuve du Cap-Breton. Cette houle s'engouffrait, bien sûr, dans le large couloir de 120

kilomètres formé par le détroit de Cabot. Il est possible que ce détroit ait été franchi quinze ans auparavant par l'explorateur portugais Fagundes, ou peut-être par Gomez, un navigateur portugais envoyé par le roi d'Espagne pour prospecter le littoral de Terre-Neuve jusqu'en Floride un an après le voyage de Verrazano.

Assistons-nous ici à un enlèvement ? Nous sommes à Gaspé, le vendredi 24 juillet 1534. Les marins de Cartier entourent deux jeunes Amérindiens apeurés auxquels ils ont mis des vêtements français. Ce sont les fils du chef Donnacona qu'on emmène en Europe. Cartier s'efforce de rassurer leur père «en leur montrant grant signe d'amour».

Cartier ignorait peut-être que le détroit de Cabot avait déjà été découvert, mais il savait probablement qu'il n'était pas le premier Européen à explorer la région. La réaction des Amérindiens qu'il rencontra quelque part dans la baie des Chaleurs lui prouva que des Européens y avaient déjà fait la traite des fourrures. Les Micmacs s'approchèrent du navire en brandissant des peaux suspendues à des bâtons, et en indiquant qu'ils voulaient les troquer contre des produits européens. On a suggéré que non seulement les Micmacs avaient l'habitude de commercer avec les pêcheurs européens, mais qu'ils avaient déjà modifié leurs habitudes de chasse pour amasser de grandes quantités de fourrures.

Quelques jours plus tard apparaît un autre indice d'explorations antérieures lorsque Cartier, approchant de la pointe est de la péninsule de Gaspé, mentionne un endroit nommé «cap de Pratto» (le cap Blanc ou le cap Percé actuel). Ce nom paraît inusité pour deux raisons : d'une part, Cartier, contrairement à son habitude, ne rapporte pas qu'il a attribué ce nom au cap, et pour quelle raison ; d'autre part, ce nom a une consonance espagnole ou portugaise (sans doute «cabo de Prado», «cap du Pré») plutôt que française. Un fait appuie cette thèse : ce nom a été traduit en français par «cap du Pré» et apparaît sur les cartes françaises produites quelques années après le voyage de Cartier. Des explorateurs espagnols ou portugais (en commençant par Fagundes ou Gomez) auraient donc visité le golfe du Saint-Laurent avant Cartier, et celui-ci aurait été assez au courant de leurs découvertes pour utiliser un toponyme déjà établi.

Deux nouveaux passagers

En atteignant la pointe de la péninsule gaspésienne, Cartier fit la rencontre d'un groupe différent d'Amérindiens, qui allaient, dans les années à venir, le conduire à ses plus importantes découvertes. C'étaient des Iroquoiens, établis à proximité de l'actuelle ville de Québec.

Premier voyage de Cartier

Cartier a cru que ces gens se rendaient chaque été en Gaspésie pour pêcher, ce qui paraît peu vraisemblable. La péninsule gaspésienne se trouvait à 600 kilomètres au nord-est des villages iroquoiens, une très longue distance pour naviguer en canot le long d'une côte exposée à la pleine mer. Qui plus est, le Saint-Laurent, plus près de leur territoire, regorgeait de poissons, et, pour leurs provisions hivernales, ils pouvaient en rapporter plus qu'un canot. De toute manière, si Cartier a compté correctement les Amérindiens et leurs embarcations (300 personnes dans 40 canots), il ne devait pas rester beaucoup de place pour transporter des poissons. Des historiens pensent que ces Iroquoiens étaient sur le sentier de la guerre contre leurs voisins les Micmacs. Ce n'est guère plausible non plus, puisque Cartier a rapporté la présence de plusieurs femmes et enfants, alors que les expéditions de guerre des Iroquoiens n'étaient faites que par des hommes.

Il y a de bonnes raisons de croire que les Iroquoiens de la vallée du Saint-Laurent n'étaient pas attirés en Gaspésie par le poisson ou par la proximité de tribus ennemies, mais plutôt par les pêcheurs et les négociants européens qui y venaient en été. Les Iroquoiens rencontrés par Cartier auraient donc cherché à acquérir leur part du commerce qui s'était établi avec leurs voisins et rivaux du Sud, les Micmacs. Mais ils ne peuvent pas y avoir participé au même degré que les Micmacs, puisqu'ils ne s'étaient pas pourvus de grandes quantités de fourrures. Selon d'autres indices fournis par les écrits de l'époque, il semble que les Iroquoiens du Saint-Laurent entreprenaient des voyages encore plus lointains le long de la rive nord du golfe pour la même raison, et que Cartier en ait rencontré aussi loin à l'est que Blanc-Sablon.

Le comportement de ces Amérindiens suggère lui aussi qu'ils avaient déjà commercé avec les pêcheurs européens : la facilité avec laquelle ils se laissaient convaincre d'approcher pour recevoir des colliers de verroterie et d'autres colifichets ; leurs danses et leurs chants pour accueillir les Européens et les inciter à trafiquer (les jeunes femmes étant dissimulées dans la forêt voisine) ; et leur habitude de dérober tout ce qui leur tombait sous la main. En dépit de cette familiarité, les nouveaux amis de Cartier semblent avoir été surpris et inquiétés par son comportement du 24 juillet 1534, alors qu'il érigea une grande croix en bois portant l'inscription «Vive le Roy de France». Une délégation de protestataires, conduite par un chef nommé Donnacona, s'approcha du navire, et on les força à monter à bord. Cartier se tira de cette situation délicate en expliquant que cette croix devait simplement servir de balise pour les navigateurs qui viendraient par la suite avec d'autres marchandises. La discussion terminée, deux jeunes hommes, qu'on a dit être des fils du chef, demeurèrent à bord et partirent avec Cartier quand il appareilla le lendemain.

S'agissait-il d'un arrangement avec Donnacona, comme Cartier veut nous le faire croire, ou d'un enlèvement ? On peut penser qu'il s'agissait de quelque chose entre les deux, facilité par l'incompréhension mutuelle et par la consommation de boissons et de nombreuses victuailles durant les discussions. Cartier allait ainsi bénéficier de guides qui, après un séjour de quelques mois en France, constitueraient de précieux interprètes lors de futurs voyages d'exploration. Pour les Iroquoiens, en admettant qu'ils aient eu le choix, peut-être cela leur permettait-il de consolider leurs liens avec un groupe d'Européens apparemment plus persistants que les pêcheurs qui faisaient des apparitions sporadiques sur les côtes, en vue d'entretenir avec eux des relations commerciales très profitables.

Cartier termina sa visite du golfe du Saint-Laurent par une brève exploration de l'île d'Anticosti, cette vaste île boisée qui bloque si bien l'embouchure du fleuve que Cartier crut explorer une baie sans issue. Comme le temps se détériorait et que la belle saison tirait à sa fin, les explorateurs décidèrent de cingler vers le détroit de Belle-Isle et la France. En chemin, probablement à proximité de l'actuel village de Natashquan, un groupe d'Amérindiens en canots se présenta et monta à bord «comme s'ils étaient des Français». Cartier rapporte que ces hommes accompagnaient un certain «capitaine Thiennot», en l'honneur duquel il nomma un cap voisin. Il ne prend pas la peine d'expliquer qui était le «capitaine Thiennot», ce qui signifierait qu'il le connaissait déjà, l'ayant peut-être rencontré antérieurement dans la région du détroit de Belle-Isle.

Ces Amérindiens lui déclarèrent qu'ils arrivaient de la «Grande Baie» (le détroit de Belle-Isle) et que les bateaux de pêche étaient déjà repartis vers l'Europe avec leurs cales pleines. Ces hommes avaient de toute évidence l'habitude de commercer avec les Européens, et l'information qu'ils fournirent concernant la flotte de pêche du détroit de Belle-Isle permet de penser qu'ils connaissaient au moins quelques mots de français. S'ils ont pu expliquer la situation de la flotte de pêche à Cartier, ils devaient être tout aussi capables de décrire la géographie de l'endroit aux pêcheurs européens. La brève ren-

Les voyages de Cartier et l'archéologie

Si Cartier ne fut pas le premier Européen à mettre les pieds au Canada, il fut pourtant le premier à rédiger des rapports situant approximativement les lieux qu'il a visités et rendant compte de ses activités. Il est donc le premier explorateur à avoir laissé des vestiges que les archéologues puissent espérer trouver un jour. En effet, il est peu probable que l'on découvre les vestiges de la grande croix que Jean Cabot a érigée en 1497 en prenant possession du pays au nom de l'Angleterre; il peut l'avoir dressée n'importe où entre le Labrador et la Nouvelle-Écosse, et les Amérindiens l'ont presque certainement démantelée l'année suivante. On a plus de chances de découvrir les vestiges des deux croix érigées par Cartier, vu que l'on connaît leur emplacement approximatif.

Le navigateur et historien contemporain Harrison F. Lewis, qui s'est lancé sur les traces du périple de Cartier le long de la rive nord du golfe du Saint-Laurent, a trouvé un cairn de pierres au sommet d'une colline, à l'entrée est de la baie des Rochers. On a identifié avec certitude cette baie comme étant celle de Saint-Servan, là où l'explorateur mentionne avoir érigé une croix le 12 juin 1534. Selon H.F. Lewis, il est probable qu'on a dressé cette croix à l'emplacement du cairn et que ces mêmes pierres ont servi à la soutenir. Comme on n'a jamais déterminé un endroit précis pour la croix de Gaspé, les historiens ont dû choisir arbitrairement un site pour commémorer la célèbre prise de possession du territoire et l'enlèvement des jeunes Amérindiens.

Si l'on a peu d'espoir de trouver les vestiges des premières croix, peut-être aura-t-on plus de chance avec les sites des établissements. On ne connaît pas l'endroit exact de la colonie portugaise établie en Nouvelle-Écosse en 1520. Sans doute se situait-elle dans une baie sur la côte est de l'île du Cap-Breton, mais on n'a trouvé encore aucune trace de ses fondations en bois, de ses tuiles rouges ou de ses fosses à déchets remplies d'arêtes. Les récits de Cartier sont beaucoup plus précis : il est possible de calculer à un kilomètre près le lieu de son premier hivernement à Québec, et probablement celui des établissements ultérieurs à Cap-Rouge. Depuis un siècle, des archéologues ont tenté à quelques reprises de repérer les établissements, mais sans succès. Il y a tout simplement eu trop de construction dans la ville de Québec et ses alentours durant les trois derniers siècles pour que l'on puisse découvrir et identifier les minces vestiges des installations d'hiver de Cartier et de Roberval. Par ailleurs, on a pris plusieurs épaves de navires — probablement des restes de barges ou de barques du XVIII[e] ou du XIX[e] siècle — pour les vestiges de la *Petite Hermine*, abandonnée en 1536 et que les Stadaconéens ont presque certainement incendiée pour s'emparer de la ferronnerie.

En 1843, on trouva dans la rivière Saint-Charles, à Québec, des débris d'épave en bois et en métal. Certains voulurent y voir des vestiges de la Petite Hermine, *le navire que Cartier abandonna lorsqu'il rentra en France après l'hivernage de 1535-1536. Ils furent offerts à la ville de Saint-Malo, qui les exposa, comme le rappelle cette carte postale.*

Jusqu'à maintenant, on n'a donc pas pu identifier aucun vestige lié aux activités de Cartier dans le Nouveau Monde. La plupart ont dû être détruits par des travaux de construction, ou par l'érosion des 450 dernières années. Il n'est pas impossible cependant qu'on réussisse à en repérer certains lors de futurs travaux de terrassement, et que nous découvrions ainsi l'emplacement précis d'un épisode important de notre histoire.

contre de Cartier avec ces Amérindiens communicatifs, à 400 kilomètres à l'ouest du détroit de Belle-Isle, nous convainc davantage que les pêcheurs français de Belle-Isle devaient avoir une excellente connaissance du golfe du Saint-Laurent antérieurement au voyage de Cartier. Quoi qu'il en soit, cette rencontre marqua la fin de l'exploration estivale de Cartier. Quelques jours plus tard, il atteignait Blanc-Sablon et, naviguant dans le sillage des pêcheurs, il débarqua à Saint-Malo le 5 septembre 1534.

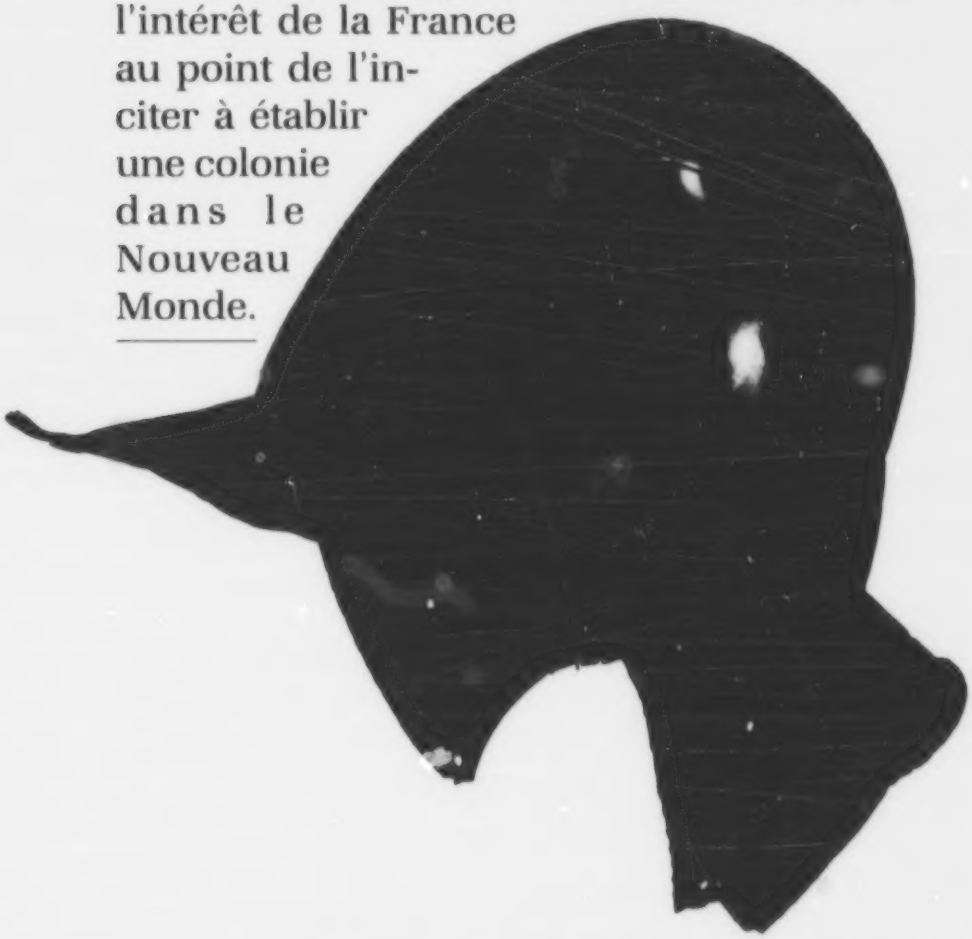
Un voyage réussi

Nous avons démontré plus haut que, lors de son premier voyage, Cartier ne fit que suivre, dans le golfe du Saint-Laurent, les traces de navigateurs européens dont l'histoire n'a pas retenu les exploits. Pourtant, même s'il ne peut être considéré comme le «découvreur du golfe du Saint-Laurent», son expédition s'est révélée une réussite absolue. En effet, Cartier a confirmé officiellement l'existence du grand golfe «derrière» la Terre neuve, et mesuré ses limites. Pendant trois mois, il a conduit sa flottille dans des eaux inconnues sans jamais mettre son équipage en danger. Il fut en contact avec au moins trois groupes d'Amérindiens sans qu'il y ait blessure ou mort d'homme d'aucun côté, ce qui était tout un exploit au début du XVI[e] siècle. Et, fait plus important pour son avenir et celui de la France, il est parvenu à établir des relations étroites avec le groupe d'Amérindiens qui allait bientôt le conduire au coeur du continent américain.

CHAPITRE 9

HOCHELAGA

Jacques Cartier ne rapporta ni or ni richesses de son premier voyage, ni même la certitude d'avoir trouvé un passage vers les Indes. Pourtant, il ramena quelque chose de précieux : deux jeunes Iroquoiens. Leurs récits sur l'existence d'une grande voie d'eau menant vers l'ouest et d'une contrée appelée Canada ont éveillé l'intérêt de la France au point de l'inciter à établir une colonie dans le Nouveau Monde.



En vertu d'une ordonnance de 1534, les fantassins français étaient coiffés du casque «à la bourguignonne», ou bourguignotte. De forme harmonieuse et martiale, il offrait une protection efficace grâce à son ample visière, ses joues ou oreillons et son couvre-nuque. Celui-ci date de 1550.

Le retour à Saint-Malo de Jacques Cartier, le «découvreur du Canada», après son premier voyage en septembre 1534, provoqua peu de remous dans la ville et dans le pays. Son expédition dans le golfe du Saint-Laurent n'avait pas mené à la découverte de nouvelles terres ; elle avait simplement confirmé les connaissances que les pêcheurs bretons avaient acquises au cours de leurs nombreuses années d'activité dans la région. Les navires de Cartier ne transportaient ni or, ni épices, ni bois de campêche, ni esclaves, ni aucune denrée marchande. Bien qu'il ait été émerveillé par la fertilité des îles de la Madeleine et de quelques régions avoisinantes, Cartier ne semble pas avoir cru que le territoire qu'il venait de découvrir fût apte à la colonisation.

Et pourtant, un mois après son retour, Cartier reçut une nouvelle commission royale. Au printemps de l'année suivante, il partait à bord d'une flottille de trois navires, suffisamment approvisionnés pour hiverner au Nouveau Monde. De toute évidence, Cartier avait ramené de son voyage quelque chose qui avait suscité l'intérêt et l'appui du roi. Les navires de l'explorateur n'ayant rapporté que fort peu de marchandises, il ne pouvait vraisemblablement s'agir que d'une information importante. Or, le récit de Cartier ne contient rien qui puisse susciter semblable intérêt. On peut donc supposer qu'il s'agissait d'un renseignement que les deux jeunes Iroquoiens enlevés par Cartier à Gaspé lui auraient divulgué à l'automne de 1534.

Cartier avait capturé les jeunes garçons le 24 juillet. Or, durant les six semaines que dura la traversée vers Saint-Malo, les prisonniers ont pu apprendre suffisamment de français pour communiquer avec l'équipage. De fait, puisque Cartier semble avoir tenu à ces deux jeunes garçons principalement pour qu'ils lui servent plus tard d'interprètes, il est probable qu'on a déployé beaucoup d'efforts pour leur enseigner le français, surtout après leur arrivée en France. Cartier et ses relations, et toutes les autres personnes que ces jeunes gens ont rencontré durant leur séjour, ont dû les harceler de questions sur leur pays. Leurs réponses ont pu être mal comprises du fait qu'ils ne maîtrisaient pas le français ; elles peuvent aussi avoir été embellies par des interlocuteurs enthousiastes. Et ces histoires ont pu convaincre Cartier et le roi de France que le golfe du Saint-Laurent recelait des richesses que le premier voyage n'avait pas révélées.

Les rumeurs qui circulaient étaient sûrement basées sur le fait que les jeunes Iroquoiens ne venaient pas du littoral où Cartier les avait rencontrés, mais vivaient plutôt sur les rives d'une grande voie d'eau menant vers l'ouest. On parlait sans doute d'un pays appelé «Canada» où les gens menaient une vie sédentaire relativement paisible dans un village constitué de grandes maisons en bois. On a dû évoquer une terre plus éloignée et plus opulente, nommée «Hochelaga», de même qu'un royaume lointain, le «Saguenay», occupé par un peuple civilisé qui possédait du cuivre en abondance et peut-être même d'autres métaux encore plus précieux.

L'annonce de l'existence de métaux et d'une voie d'eau importante vers l'ouest pour atteindre l'Orient aurait séduit n'importe quel explorateur et n'importe quel monarque. Ainsi, l'enlèvement fortuit des deux jeunes garçons aurait été la cause directe des explorations subséquentes de Cartier. Malheureusement, ce geste et l'attitude qui y conduisit portaient en eux le germe de l'échec du projet caressé par Cartier : établir une présence européenne dans les territoires qu'il venait de découvrir.

La suite des aventures de Cartier, soit son voyage d'exploration en 1535-1536 et sa tentative de colonisation en 1541-1542, dépend directement de l'enlèvement du 24 juillet 1534. À compter de cette époque, en effet, Cartier ne fit que suivre les indications fournies par les Amérindiens. Son histoire va pour ainsi dire se résumer à ses relations avec les Iroquoiens de la vallée du Saint-Laurent. Cette affirmation nous amène à modifier l'image traditionnelle que l'on se fait de Cartier, celle d'un capitaine intrépide pénétrant courageusement dans des terres inconnues, gagnant les bonnes grâces des Amérindiens avec des colifichets sans valeur, les stupéfiant avec le son des canons et des trompettes, et punissant sévèrement leurs inexplicables actes d'hostilité. Bruce Trigger, un archéologue et historien réputé de l'université McGill, qui a fait une étude en profondeur des peuples iroquoiens du Canada, s'est consacré à l'analyse des explorations de Cartier en se plaçant du point de vue des Amérindiens. Cette perspective nous donne une image beaucoup plus plausible des voyages d'exploration et des tentatives de colonisation de Cartier. Les pages qui suivent s'inspirent d'ailleurs des recherches de Bruce Trigger.

Un malentendu historique

Au cours de ses deuxième et troisième voyages, Jacques Cartier établit des contacts avec des

Amérindiens que les historiens et les archéologues désignent sous le nom d'Iroquoiens du Saint-Laurent. Nous ignorons sous quel nom ils se désignaient eux-mêmes, car ils disparurent de la vallée du Saint-Laurent — ainsi que de l'histoire — durant le XVI[e] siècle. Nos connaissances, fondées en grande partie sur les récits de Cartier, se limitent à deux groupes locaux; l'un occupait un territoire appelé «Canada», situé près de l'actuelle ville de Québec, et l'autre habitait dans une région nommée «Hochelaga», près de Montréal.

Les Canadiens et les Hochelaguiens constituaient, avec un ou deux autres groupes régionaux, une ramification des peuples iroquoiens, dont les terres ancestrales couvraient la presque totalité des territoires de l'actuel État de New York, du sud de l'Ontario et du sud du Québec. Ils étaient, parmi les peuples agriculteurs, ceux qui habitaient le plus au nord-est. Ils se nourrissaient surtout de maïs, de fèves et de courges, tout comme les grandes nations du centre et du sud-est des États-Unis, et, plus au sud, les civilisations du Mexique et de l'Amérique centrale. Les peuples iroquoiens avaient un mode de vie qu'on pourrait considérer comme un lointain reflet de celui des civilisations méridionales du Nouveau Monde.

La culture iroquoienne et sa vision du monde étaient totalement étrangères aux premiers explorateurs européens comme Cartier. Ceux-ci avaient tendance à considérer ces cultures étrangères comme des copies maladroites et simplistes des modes de vie européens. On peut présumer que les Iroquoiens considéraient les visiteurs européens d'une façon analogue. De telles attitudes, jointes aux difficultés de communication dues à la barrière des langues, causèrent sans doute une incompréhension chronique entre les premiers Européens et les Amérindiens.

C'est en ce qui concerne l'organisation politique de leurs sociétés que les Français et les Iroquoiens se comprirent le moins. Apparemment, Cartier voyait la société iroquoienne comme une version très élémentaire de la société européenne qu'il connaissait : Dieu conférait l'autorité politique au roi, lequel, à son tour, déléguait certains pouvoirs aux nobles. En retour, ceux-ci défendaient la nation, maintenaient l'ordre et veillaient à ce qu'une portion raisonnable des richesses acquises par les autres sujets revienne à la noblesse, au monarque et au clergé. De père en fils, on se transmettait la fortune, le statut, le rang et le nom. La société européenne reconnaissait un individu selon le statut dont il avait hérité, sa soumission et son obéissance à ses supérieurs, et ses devoirs quant au bien-être de ses inférieurs.

Par contre, le système politique iroquoien était organisé en fonction de l'élément fondamental de la société : la famille. L'héritage se transmettait par la lignée maternelle et les nouveaux mariés quittaient leur famille pour aller

Ce dessin représentant un arquebusier français s'inspire d'une illustration décorant un portulan dieppois de 1538. Toutes les expéditions vers le Nouveau Monde comprenaient un certain nombre d'hommes armés.

habiter avec celle de leur épouse. Le groupe de familles nucléaires constituait l'élément principal de la société iroquoienne ; les soeurs, les filles et les nièces, toutes apparentées par un seul ancêtre maternel, cohabitaient dans une maison longue ou dans certaines zones du village. La plupart des villages iroquoiens se composaient de plusieurs de ces familles élargies ; chacune d'elles élisait deux chefs (si les Iroquoiens du Saint-Laurent faisaient comme leurs parents de l'État de New York, ce sont les membres féminins de la famille qui votaient et le chef élu venait d'une lignée noble) : un chef civil qui s'occupait des affaires communautaires et religieuses, et un chef guerrier qui préparait et conduisait les hommes à la guerre. Un conseil composé des chefs civils discutait des problèmes de chaque village ; les décisions étaient prises par voie de consensus et annoncées par un porte-parole élu par les chefs. Il existait également un conseil des chefs de village, qui discutait des problèmes de la tribu.

La société iroquoienne était fondée sur l'égalité sociale, la prise de décisions par voie de consensus, et l'absence de contrainte. Aucun individu, aucune organisation n'avait le pouvoir de forcer un autre individu à se soumettre à une décision qu'il rejetait. On a soutenu que le concept même de la démocratie, spécifiquement la forme de démocratie définie dans la constitution américaine, s'inspirait jusqu'à un certain point du modèle iroquoien. Il ne faut pas s'étonner que Jacques Cartier n'ait absolument pas saisi la complexité de la société iroquoienne. On a d'ailleurs constaté ce même manque de compréhension lorsque les deux systèmes de gouvernement — démocratie et monarchie — se sont de nouveau affrontés à Paris, deux siècles et demi plus tard, durant la Révolution française.

Le navigateur de Saint-Malo était sûrement peu enclin à la comparaison des deux systèmes politiques. Cependant, il ne pouvait pas ignorer que le succès de l'exploration et de l'exploitation du pays reposait sur la bonne entente avec les populations qui l'habitaient. Il s'est donc efforcé d'établir de bonnes relations, mais à la façon dont un Européen l'aurait fait chez lui avec des personnes de rang inférieur : en s'assurant d'une attitude bienveillante en échange de «biens de peu de valeur» (une expression qui revient constamment dans ses récits, comme s'il craignait que le roi ou ses concitoyens ne lui reprochent de payer trop cher son accès au Nouveau Monde), en combinant les menaces brutales et les reproches sévères, et en utilisant judicieusement la violence, voire même l'enlèvement.

Ce type de comportement était loin de correspondre à l'idéal iroquoien de courtoisie et de non-coercition dans les relations humaines. De plus, Cartier ne pouvait ainsi obtenir l'obéissance de ceux qu'il considérait comme des «capitaines» ou des «rois», mais qui n'avaient pas sur leurs concitoyens l'autorité qu'il leur prêtait. C'est ainsi que l'attitude de l'explorateur ne fit que détériorer petit à petit les relations entre les Iroquoiens et les Européens.

Il ne faut pas blâmer trop violemment Cartier pour sa façon de traiter les Iroquoiens du Saint-Laurent. C'était un Européen de la génération de Cortez et de Pizarre. Contrairement aux conquistadors de la Nouvelle-Espagne, il ne bénéficiait pas du soutien d'une armée, d'une flotte et d'un monarque avide de l'or mexicain ou péruvien. Disposant de l'unique appui de son équipage et du patronage indifférent du roi de France, il dut se sentir très isolé et très vulnérable au sein du peuple iroquoien. On ne peut attribuer l'hostilité croissante des relations entre les Français et les Iroquoiens à l'arrogance et à l'ignorance des uns ou des autres, mais plutôt à la peur et à la suspicion mutuelles. Il était inévitable que la méfiance s'établisse entre deux groupes de personnes qui n'avaient jamais été en contact avec des individus issus d'un milieu culturel différent. Sans l'expérience requise pour agir avec diplomatie, ni l'appui militaire et administratif nécessaire pour s'emparer par la force d'un territoire habité, la tentative d'établir une présence française dans le Nouveau Monde était vouée à l'échec.

Canada

La deuxième expédition de Cartier fut nettement plus importante que celle de l'année précédente ; elle était constituée de trois navires transportant 112 hommes d'équipage et approvisionnés pour quinze mois. Ce voyage commença sous de mauvais augures : la flottille essuya plusieurs tempêtes et la traversée prit deux fois plus de temps que la première. Après une escale aux îles Funk, où les chasseurs remplirent d'oiseaux deux canots, Cartier fit voile vers Blanc-Sablon (à la frontière du Québec et du Labrador actuels), où il attendit l'arrivée des deux autres bateaux, retardés par la tempête. Il fallut patienter jusque vers la fin de juillet, ce qui était très tard en saison pour partir explorer des terres in-

Le dimanche 3 octobre 1535, Jacques Cartier, accompagné de quelques gentilshommes et d'une vingtaine de marins armés, s'avance à travers les champs plantés de maïs, vers l'entrée de la ville iroquoienne d'Hochelaga (Tutonaguy), où le chef attend ses visiteurs.

connues. Néanmoins, Cartier se dirigea vers l'ouest en longeant ce littoral désolé et parsemé d'îlots qu'il avait qualifié l'année précédente de «Terre de Caïn». Deux semaines plus tard, il atteignait le point extrême de sa précédente exploration, et il entrait dans un petit havre qu'il baptisa «baye sainct Laurens». Une génération plus tard, les cartographes associèrent graduellement ce nom à tout le fleuve et au golfe que Cartier avait explorés.

Le navigateur suivit ensuite une curieuse route en zigzag le long du fleuve Saint-Laurent. Il dépassa la pointe occidentale d'Anticosti, confirmant qu'il s'agissait bien d'une île, et mit le cap sur le sud-ouest, vers une terre que ses guides amérindiens appelaient «Honguedo», devenue aujourd'hui la Gaspésie. Il se pourrait que ceux-ci lui aient conseillé cet itinéraire dans l'espoir de rencontrer un groupe des leurs, car c'était le long de cette côte qu'ils avaient été enlevés l'été précédent. Mais on ne rencontra personne, et Cartier décida de retraverser le fleuve qui se rétrécissait et d'explorer la côte nord. C'est alors que ses guides l'avertirent qu'on s'approchait des limites du «royaume de Saguenay», d'où provenait le cuivre que leur peuple utilisait pour fabriquer des ornements. Et, ajoutèrent-ils, la rivière qu'ils venaient de traverser était «le grand fleuve d'Hochelaga, et la route vers le pays de Canada». Dès ce moment, Cartier devait savoir, s'il ne le savait pas déjà avant de quitter la France, que «la grande voie d'eau» vers l'ouest était un fleuve d'eau douce plutôt qu'un bras de mer permettant d'atteindre l'Orient en traversant le Nouveau Monde. Pourtant, cette constatation ne semble pas avoir modifié ses plans d'exploration vers l'ouest.

Après avoir pénétré dans l'embouchure de la rivière Saguenay et celles d'autres rivières de la rive nord, Cartier poursuivit sa remontée du Saint-Laurent. Début septembre, il atteignit l'île d'Orléans, dans le territoire que ses captifs appelaient «Canada». C'est là qu'il rencontra de nombreux canots remplis de pêcheurs venus du village voisin de Stadaconé, qui semblait être la capitale du pays. La nouvelle de son arrivée dut se propager rapidement, car il fut rejoint dès le lendemain par une délégation conduite par Donnacona, le «capitaine» de la troupe rencontrée l'été précédent en Gaspésie, et le père des deux prisonniers. Après de joyeuses célébrations de retrouvailles et un échange de cadeaux (du poisson, des anguilles, de la farine de maïs et des courges, contre les colifichets habituels «de peu de valeur»), les hommes de Cartier remontèrent le fleuve à la rame, à la recherche d'un havre pour abriter leurs navires. En moins d'une semaine, la *Grande Hermine* et la *Petite Hermine* étaient ancrées en toute sécurité dans la rivière Saint-Charles, à la hauteur de l'actuelle ville de Québec.

En dépit de la saison tardive, Cartier décida de poursuivre son exploration et se prépara à remonter le fleuve. Après avoir constaté que les Stadaconéens ne possédaient pas de grandes richesses, il décida de se rendre dans le pays d'Hochelaga, à l'ouest, et d'en apprendre davantage sur le royaume de Saguenay. Ce n'était pas ce qu'espéraient les habitants de Stadaconé et de Canada de la part de Cartier. En admettant qu'ils aient pu comprendre les motifs de leurs visiteurs, peut-être croyaient-ils que Cartier était revenu uniquement dans le but de ramener ses otages et de leur apporter des objets de métal en échange de leurs fourrures, un commerce que d'autres Européens pratiquaient déjà avec les Amérindiens de la côte est. Lorsqu'ils se rendirent compte que leur communauté ne servait en fait que de relais pour établir des contacts avec des tribus plus éloignées et plus riches, ils furent très déçus, et cela se comprend.

Cartier subit un premier contretemps lorsque les deux jeunes gens qu'il avait emmenés en France (et dont les noms, Domagaya et Taignoagny, figurent ici pour la première fois dans le récit du voyage) refusèrent de lui servir de guides et d'interprètes durant son expédition. Il s'agissait peut-être là d'une tentative pour persuader Cartier de demeurer à Stadaconé ; toutefois, comme les jeunes gens refusaient de s'approcher des navires, il est plus probable qu'ils craignaient d'être de nouveau faits prisonniers. Les jours suivants se passèrent en discussions. Les Amérindiens avertirent alors Cartier des dangers qu'il courait en remontant le fleuve, et ils organisèrent une cérémonie au cours de laquelle les chamans prédirent aux explorateurs qu'ils périraient par le froid et la neige s'ils se rendaient en amont (prédiction qui s'avéra assez juste). Donnacona semble avoir tenté de conclure une alliance officielle avec Cartier. Il proposa d'abord au Malouin de prendre trois enfants à bord ; puis il suggéra qu'un de ses fils accompagne Cartier, à condition qu'un des Français vienne habiter à Stadaconé. Cartier considéra les enfants comme un cadeau et s'empressa d'offrir en retour deux sabres et deux cuvettes en cuivre. Par contre, il s'opposa à l'échange d'otages, car il se méfiait maintenant des fils de Donnacona.

Cartier quitta Stadaconé le 19 septembre avec le plus petit de ses navires et remonta lentement

L'auteur de cette carte française de 1556, Guillaume Le Testu, s'est inspiré de documents portugais: on retrouve le long des côtes la nomenclature donnée par les explorateurs venus du Portugal, notamment Corte Real. Mais, dans le détroit de Belle-Isle, les toponymes illustrent la pénétration des Français. Le Testu, enfin, rend compte du deuxième voyage de Cartier avec une série de noms le long du fleuve Saint-Laurent: Sept-Îles, rivière de Saguenè, Orleans, Ochelassa. *La décoration de la carte illustre l'idée qu'on se faisait d'une découverte pleine de promesses, malgré l'échec récent de Cartier et de Roberval.*

le Saint-Laurent pendant près de deux semaines. Ce fut un voyage sans incident, au cours duquel il aperçut de nombreux campements iroquoiens et rencontra plusieurs groupes de chasseurs et de pêcheurs. Il laissa le navire à l'entrée du lac Saint-Pierre, pour continuer avec deux barques. Le 2 octobre, il atteignait l'île de Montréal.

Hochelaga

La brève visite de Cartier dans l'île de Montréal est l'une des images classiques de l'histoire du Canada. Tous les écoliers ont cette scène gravée dans leur mémoire : l'explorateur est accueilli comme un dieu, conduit à travers de vastes champs de maïs et accueilli en grande cérémonie sur la place centrale d'une ville entourée de palissades, Hochelaga. On l'emmène ensuite au sommet du mont Royal, d'où il constate avec déception que le Saint-Laurent et la rivière des Outaouais s'étendent au coeur d'un continent inexploré et non en direction d'une mer orientale. Cette description s'inspire de témoignages de première main et devrait être assez exacte. Pourtant, si l'on veut reconstituer les événements, il faut se rappeler que Cartier, se méfiant de ses anciens otages, s'était rendu à Hochelaga sans interprète. Dès lors, il est probable que les mobiles et les sentiments sous-jacents aux activités de cette journée aient été fort différents de ceux qui sont généralement imputés aux participants.

Ainsi, il est peu plausible que les visiteurs européens aient été pris pour des dieux. L'accueil fait à Cartier n'était peut-être que l'accueil habituel que la politesse des Hochelaguiens réservait à tout voyageur arrivant d'un pays lointain. Lewis Henry Morgan, un chercheur du début du XIX^{e} siècle, spécialiste des Iroquois, a écrit ceci : «L'un des traits les plus attachants de

la société amérindienne était son sens de l'hospitalité. Aucun autre peuple n'a sans doute jamais appliqué ce principe aussi universellement que les Iroquois.» La grandeur du cérémonial d'accueil devait aussi refléter le fait que les hommes de Cartier étaient de riches voyageurs qui pouvaient posséder des produits rares et précieux, comme ces objets de métal que les Hochelaguiens n'avaient pu jusque-là obtenir qu'en commerçant avec les peuples de la côte est.

Quant aux Européens, le comportement de Cartier et de son équipage a dû être dicté à la fois par l'ambition, la curiosité et la crainte. Ils étaient les premiers à pénétrer aussi loin au-delà de la côte est du nord du Nouveau Monde. À l'exception des fourrures, les Amérindiens de la côte est possédaient peu de richesses susceptibles d'intéresser les Européens. Pourtant, les Amérindiens des Antilles que Colomb avait rencontrés étaient aussi de simples agriculteurs, dépourvus d'or ou d'argent. C'est seulement lorsque Cortez pénétra à l'intérieur du Mexique que furent révélées les immenses richesses de la Nouvelle-Espagne. N'était-il pas concevable que, quinze ans plus tard, une semblable incursion dans le nord du Nouveau-Monde révèle l'existence d'une autre civilisation aux richesses fabuleuses, susceptible d'être exploitée pour la gloire de la France ?

Les historiens ont fait de Cartier un explorateur habile mais plutôt dépourvu d'imagination, qui accomplit une mission difficile sans prendre de risques et sans grand enthousiasme. C'est l'impression que l'on ressent à la lecture du récit de ses voyages. Pourtant, contrairement à ses écrits, ses actions (en particulier son manque d'intérêt pour Stadaconé, son entêtement à aller à Hochelaga et aussi à s'informer davantage sur le royaume du Saguenay) donnent à penser qu'en son for intérieur Cartier se voyait peut-être comme un second Cortez. Il ne s'agissait pas là d'une trop folle illusion, si on considère les connaissances géographiques de l'époque ; après tout, des mines d'or et même des forêts d'arbres à épices auraient très bien pu exister dans la vallée du haut Saint-Laurent.

Mais si Cartier se voyait comme un second Cortez, il était aussi un Cortez sans armée, très conscient du danger de tomber au pouvoir des Amérindiens. D'après son récit, Cartier n'avait pas visité d'établissement amérindien avant d'arriver à Hochelaga. Rien n'indique qu'il soit entré dans Stadaconé, près d'où il avait ancré ses navires. Jusqu'alors, il n'avait approché les Amérindiens qu'à bord de son navire ou lors de rencontres soigneusement préparées sur le rivage, où les deux groupes étaient à peu près en nombre égal et d'où l'on pouvait fuir rapidement sous la protection de l'artillerie. Et voici Cartier finalement arrivé près d'Hochelaga, quelque part aux environs de l'actuel pont Jacques-Cartier. Ses deux barques contiennent 35 hommes, tandis qu'une foule d'environ 1 000 personnes l'attend sur la grève. S'il veut imiter Cortez et pénétrer dans la capitale du pays qu'il vient d'atteindre, Cartier doit abandonner ses embarcations et se placer à la merci des Iroquoiens.

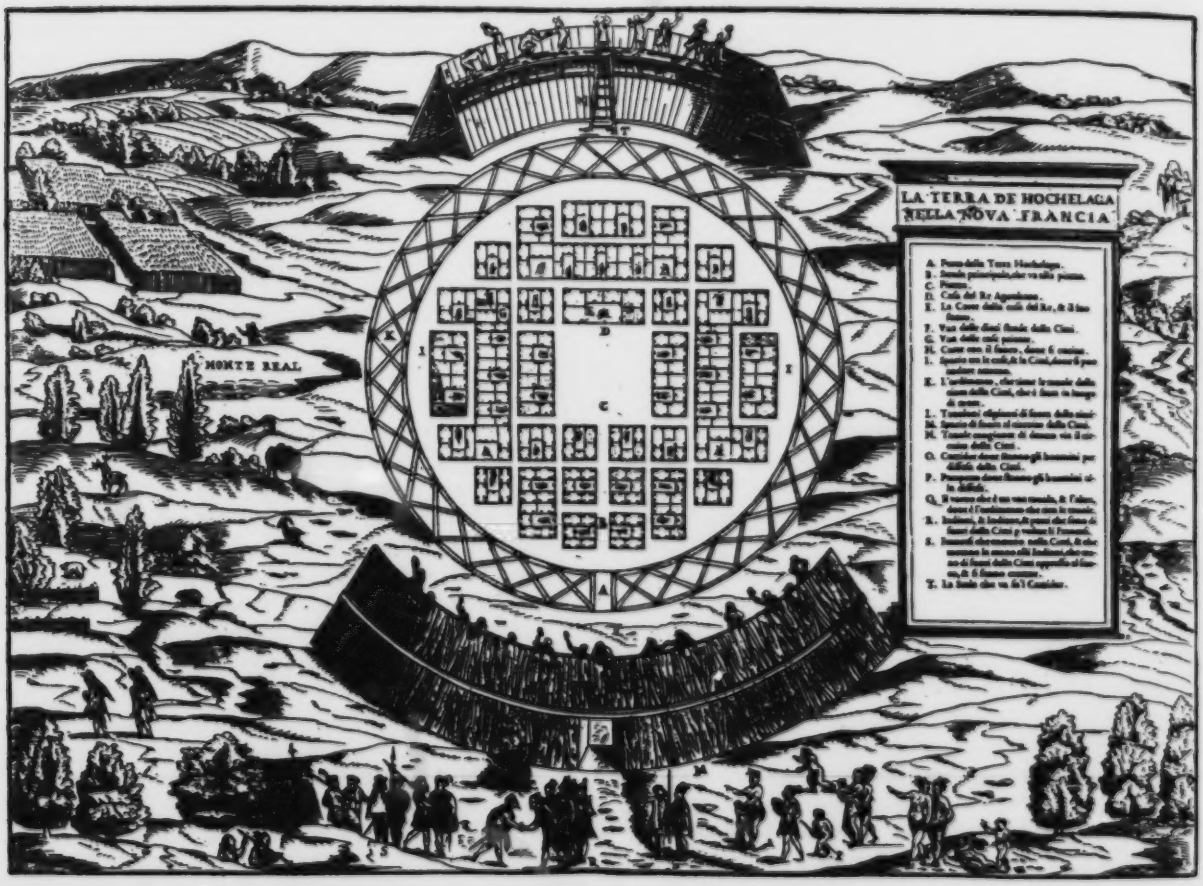
Toutefois, les explorateurs décident de passer la nuit du 2 octobre dans les barques, tandis que les Amérindiens se rassemblent autour des feux sur le rivage. La nuit en chaloupe sur le Saint-Laurent à la mi-octobre (Cartier se servait du calendrier julien, qui était en retard de dix jours sur le nôtre) n'a pas dû être confortable, à moins que la saison n'ait été anormalement douce. Le lendemain, Cartier revêt ses plus beaux atours (certains ont soutenu qu'il portait une armure, ce qui est peu probable), laisse ses barques sous la garde de dix hommes et débarque avec le reste de son équipage bien armé. Ils suivent un chemin forestier sur quelques kilomètres puis arrivent devant un feu, en face duquel un chef leur adresse un discours de bienvenue. On escorte Cartier et ses hommes à travers de vastes champs de maïs jusqu'à la ville d'Hochelaga (au cours d'un voyage ultérieur, Cartier apprendra que ce nom désigne le territoire et que la ville s'appelle Tutonaguy). Blottie au bas des pentes du mont Royal, la ville compte 2 000 habitants. On fait passer les explorateurs par l'unique porte de la palissade et on leur fait descendre un chemin entre une cinquantaine d'immenses maisons longues, jusqu'à une place centrale où les attend une foule compacte, mais tranquille, d'hommes, de femmes et d'enfants.

Cartier échange avec le chef du village, un paralytique d'une cinquantaine d'années, des propos tout à fait incompréhensibles (dont la lecture d'un passage de la Bible), ainsi que des cadeaux. Il distribue aussi des cadeaux plus modestes à la foule rassemblée. Les enfants et les vieillards essaient de toucher les visiteurs, tandis que les femmes organisent un festin en leur honneur. Cependant, les Français refusent de manger, prétextant leur manque d'appétit. Dans le récit du voyage, ils expliquent qu'ils n'aimaient pas le goût des aliments non salés. Il est toutefois difficile d'imaginer qu'ils se soient montrés aussi capricieux, d'autant plus qu'ils devaient savoir que leur refus serait considéré comme une grave insulte par leurs hôtes.

Cartier et ses hommes devaient éprouver à la fois de la déception et de l'anxiété. Ils venaient de pénétrer dans la fameuse ville d'Hochelaga pour constater qu'elle n'était pas un second Mexico. Au contraire, ils ne voyaient qu'une petite ville agricole, dont le chef portait un bandeau en piquants de porc-épic plutôt qu'une couronne d'or. Pour les habitants d'Hochelaga, les ornements de coquillages constituaient la plus grande richesse, et Cartier, après avoir examiné ces coquillages, les avait trouvés de piètre valeur. Malgré leur dénuement, ces gens possédaient des armes et pouvaient facilement écraser les Français si tout à coup la situation se détériorait. Devant toutes ces considérations, Cartier a dû décider que la sagesse commandait une retraite rapide d'Hochelaga. Si les explorateurs sont montés au sommet de la montagne toute proche, c'était sans doute pour connaître la géographie environnante, mais peut-être aussi souhaitaient-ils se libérer de leur trop nombreuse suite.

Une fois parvenus au sommet du mont Royal en compagnie de plusieurs Iroquoiens et Iroquoiennes, Cartier et ses hommes virent que le cours du Saint-Laurent était entravé par d'impressionnants rapides, et on leur apprit qu'il y en avait d'autres en amont. Apercevant la rivière des Outaouais coulant des montagnes du Nord, ils supposèrent qu'elle prenait sa source dans le royaume du Saguenay, et on leur dit que ses rives étaient occupées par des peuplades belliqueuses. Aux gestes des Amérindiens qui désignaient la chaîne en argent du sifflet de Cartier et la poignée dorée d'une dague, les Français comprirent qu'on trouvait ces métaux précieux dans cette direction. Satisfaits de ces découvertes, Cartier et ses hommes revinrent vers leurs barques ; certains, on ne sait pas pourquoi, se faisaient transporter sur le dos des Iroquoiens.

Il faut croire que Cartier a précipité le départ et qu'ils ont passé la nuit sur le fleuve, car, dès le lendemain, ils avaient rejoint leur navire ancré à 75 kilomètres en aval. Toute la visite à l'île de



La première description d'Hochelaga fut publiée en italien, en 1556, par le célèbre éditeur vénitien Ramusio. L'illustrateur a cherché à rendre dans sa gravure quelques épisodes relatés par Cartier : la ville entourée d'une palissade, les champs de blé, la rencontre avec le chef, etc. Il a malheureusement attribué aux constructeurs d'Hochelaga les conceptions des urbanistes italiens de la Renaissance.

Montréal, soit la marche vers Hochelaga, la cérémonie d'accueil sur la place centrale, l'ascension du mont Royal et le retour vers les barques, s'est effectuée en douze heures environ, soit la durée du jour à cette époque de l'année. Puisque Hochelaga n'était pas l'Eldorado du Nord qu'il avait espéré, Cartier regagna sans perdre de temps la sécurité de son navire et de son artillerie. Une semaine plus tard, il avait rejoint les autres membres de l'expédition restés à bord des navires ancrés près de Stadaconé.

Le premier hiver au Nouveau Monde

En l'absence de Cartier, ses hommes avaient érigé un petit fort de rondins, défendu par des canons, qui allait servir de base pour leur premier hiver au Nouveau Monde. Les relations avec les Stadaconéens s'étaient bien amorcées; on se visitait et on échangeait des objets de métal contre de la nourriture. Donnacona et ses concitoyens durent constater avec soulagement que l'expédition à Hochelaga ne s'était pas passée au mieux, ce qui les incita à conclure une alliance commerciale avec les Européens. Malheureusement, alors que l'hiver s'installait — un hiver encore plus long et rigoureux que les Français ne l'avaient redouté —, une série d'incidents vint détériorer les relations entre les deux groupes.

D'abord, Cartier constata avec dépit que ses anciens otages, Domagaya et Taignoagny, avaient révélé aux leurs que les produits offerts par les Français n'avaient pas une très grande valeur en France. Alors que leurs provisions de nourriture diminuaient, les hommes de Cartier s'aperçurent que le prix des denrées augmentait et que l'on refusait de marchander. Par ailleurs, une fillette faisant partie des trois enfants confiés aux Français prit la fuite et prétendit qu'on avait abusé d'elle. Il y eut ensuite une série d'événements mineurs, provoqués soit par la malice, soit par l'incompréhension. Puis, au début de l'hiver, une mystérieuse maladie vint frapper le village, causant la mort d'une cinquantaine d'habitants. Il s'agissait probablement de la première des nombreuses maladies européennes qui allaient frapper les Iroquoiens du Saint-Laurent. Cartier ne mentionne pas que les Français aient été accusés d'avoir apporté la maladie, mais on a dû fortement les soupçonner. Un peu plus tard durant l'hiver, alors que les Français étaient décimés par le scorbut — vingt-cinq en périrent —, ce fut pourtant Domagaya qui sauva les autres en leur montrant comment préparer une décoction de feuilles et d'écorce de cèdre blanc.

Il ne semble pas que les Amérindiens aient été unanimes au sujet des Français. Certains étaient plus conciliants, alors que d'autres faisaient preuve d'une franche hostilité. Donnacona et ses fils tentaient sans doute de maintenir une politique modérée, en tirant avantage des échanges mais en évitant le plus possible les contacts directs. Au début du printemps, de nombreux visiteurs arrivèrent à Stadaconé, sans doute pour apercevoir les Français, mais aussi pour participer aux discussions sur d'éventuelles relations commerciales. Constatant avec crainte que le nombre des Amérindiens augmentait, Cartier décida de retourner à Saint-Malo dès le dégel du fleuve.

Entre-temps, Cartier n'avait pu cacher sa fascination en écoutant les récits de Donnacona parlant du royaume du Saguenay, de ses trésors d'or et de rubis, de ses habitants à la peau blanche qui portaient des vêtements en lainage semblables à ceux des Français. On ignore si Donnacona a réellement fait de telles affirmations — peut-être pour inciter les Français à établir des relations commerciales suivies — ou si elles résultaient d'une mauvaise interprétation de Cartier. Quoi qu'il en soit, ces récits merveilleux poussèrent Cartier à faire un autre enlèvement : Donnacona lui-même viendrait en France pour raconter ses histoires au roi.

C'est ainsi que, le 3 mai, peu après que les navires eurent été libérés par la fonte des glaces, les habitants de Stadaconé furent attirés près du fortin par l'érection d'une immense croix. Donnacona et ses deux fils oublièrent un moment leur crainte de se faire capturer, et c'est alors qu'avec deux autres chefs ils furent emmenés de force à bord des navires. Lorsqu'il appareilla, le lendemain, Cartier avait à son bord dix Amérindiens, y compris les enfants qui lui avaient été confiés. Sur les rives était rassemblée une foule de parents hostiles ou attristés; des canots rejoignaient les navires, offrant des peaux de castor et de phoque, des couteaux de cuivre et des parures de coquillages pour tenter de payer la rançon des captifs. Aucun des otages ne devait revoir le sol natal : tous moururent peu de temps après leur arrivée en France. Lorsque Cartier revint à Stadaconé cinq ans plus tard, avec des colons français mais sans Amérindiens à bord, le souvenir des otages était encore assez douloureux pour lui valoir un accueil hostile.

Cartier navigua vers les îles de la Madeleine et mit le cap sur le détroit qu'il pensait trouver entre l'île du Cap-Breton et Terre-Neuve. Après s'être arrêté sur la côte nord du Cap-Breton puis

La carte de la côte est de l'Amérique du Nord, dont on voit ici un fac-similé, a été dessinée par Pierre Desceliers vers 1546, sur ordre du roi de France Henri II. Trois ans après le retour de l'expédition de Roberval, l'auteur a illustré cette aventure en plaçant, au coeur du continent, le monarque de «Sagnay» sur son trône, vers lequel s'avance une troupe nombreuse de soldats français commandée par «Monsieur de Roberval».

sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve, il longea la côte méridionale de cette île jusqu'à ce qu'il rencontre des pêcheurs français. Il contourna ensuite le cap Race et s'approvisionna en eau dans le havre de Rougnouse (Renews), pour revenir à Saint-Malo le 15 juillet, après une excellente traversée de trois semaines.

Charlesbourg-Royal et la quête du Saguenay

Les récits de Donnacona sur le royaume du Saguenay réussirent à convaincre François I[er], qui accepta d'appuyer un projet ambitieux. Cartier serait chargé du recrutement d'un grand nombre de colons, dans les prisons et ailleurs, qui établiraient une colonie sur le Saint-Laurent. Celle-ci servirait de base aux explorations menées dans l'arrière-pays. Ces plans furent ensuite modifiés et le roi nomma un gentilhomme, Jean-François de La Roque, sieur de Roberval, pour diriger l'entreprise et le représenter dans le Nouveau Monde. Des problèmes d'ordre politique, administratif et financier retardèrent ce projet jusqu'en 1541. Roberval, qui n'avait pas terminé ses préparatifs, se retrouva à court de fonds et décida de s'adonner à la piraterie durant l'été. Le roi donna alors toute autorité à Cartier pour faire voile vers le Canada à la tête d'une troisième expédition, cinq ans après son retour de la deuxième.

On sait peu de choses du troisième voyage de Cartier et de celui de Roberval. Les récits originaux sont perdus ; seuls ont survécu quelques passages traduits en anglais par Richard Hakluyt, qui fut, au XVI[e] siècle, le grand documentaliste des explorations. Ces textes et certains documents épars nous permettent de reconstituer, dans leurs grandes lignes, ces deux expéditions.

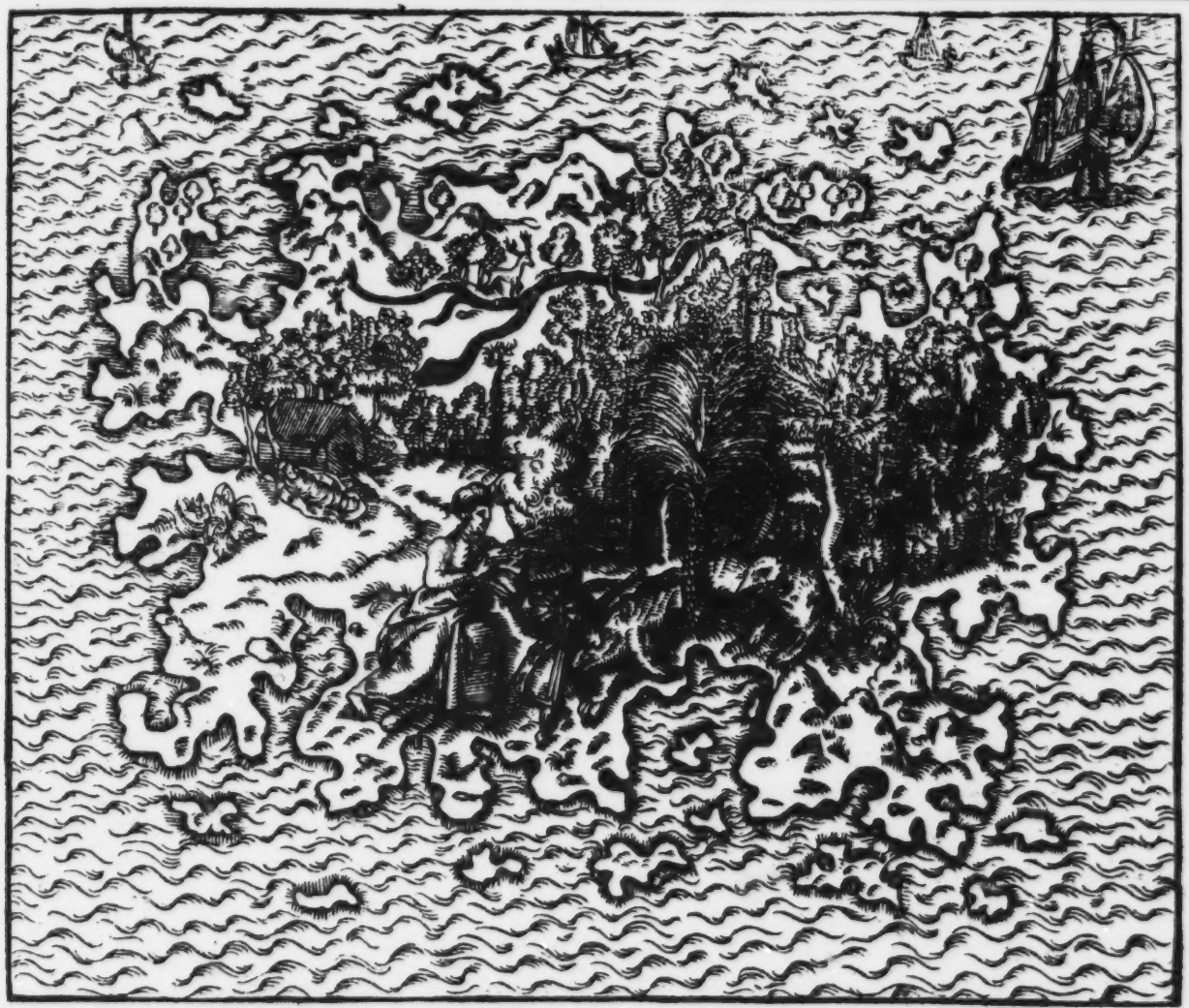
La demoiselle abandonnée

L'expédition de Roberval a donné naissance à l'une des légendes les plus poignantes et les plus romanesques de l'époque des découvertes; pourtant, beaucoup d'historiens du Canada l'ont dédaignée, voire ignorée, de façon inexplicable.

Publié en 1559, ce conte fait partie du célèbre *Heptaméron*, un recueil de récits légers ou moralisateurs écrits par Marguerite de Navarre, soeur de François Ier. Il raconte l'histoire d'un banal artisan que Roberval avait condamné à mort pour trahison au cours d'une expédition vers le Canada. Cédant aux supplications de l'épouse du condamné, Roberval commua sa peine en exil sur une île déserte, et la femme choisit de suivre son mari. Peu de temps après, l'artisan mourut, laissant son épouse dans une solitude atroce. Se nourrissant de plantes sauvages, la femme lutta pour se protéger, ainsi que le corps de son mari, contre les attaques des bêtes féroces. Sur le chemin du retour, Roberval aperçut de loin le feu que l'exilée avait allumé sur la rive; elle fut sauvée et ramenée en France. Cette épreuve qui l'avait presque détruite physiquement l'avait laissée intacte moralement; elle devint enseignante et mena une vie exemplaire.

Une autre version de cette histoire, plus vraisemblable que le conte moralisateur de l'*Heptaméron*, a été publiée en 1575 dans la *Cosmographie universelle* d'André Thevet. Celui-ci prétend tenir ce récit de la victime elle-même, qu'il identifie comme une jeune femme de la noblesse nommée Marguerite, proche parente de Roberval. En route vers le Canada, Roberval apprit que Marguerite, célibataire, avait une aventure avec un gentilhomme de sa suite; or, cet acte constituait un outrage à la discipline protestante rigoureuse qui prévalait durant l'expédition. Pour la punir, il abandonna la femme sur une île déserte, avec pour seule compagne sa servante âgée (considérée comme la complice des amants). L'amant, qui avait échappé de façon inexplicable au châtiment, déserta le navire pour rejoindre sa compagne; neuf mois plus tard, un enfant naissait de leur union. Le dénouement de l'histoire ressemble à celui de l'*Heptaméron* : la servante, l'amant et le bébé meurent, et Marguerite, restée seule, doit constamment veiller pour repousser les attaques des ours et des démons, lesquels ne pouvaient être éloignés qu'en lisant à haute voix des passages de la Bible. Dans cette version, des pêcheurs français la sauvent environ deux ans et demi plus tard.

Une troisième source vient confirmer l'authenticité de l'histoire, tout en la plaçant dans son contexte géographique. Il s'agit du manuscrit intitulé «Cosmographie», rédigé en 1544 par Jean Alfonse, un pilote de l'expédition de Roberval. Dans ce document qu'il écrivit à son retour, Alfonse décrit les régions qu'il a traversées. Sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent, il identifie les «îles de la Damoiselle» et donne des indications nautiques, ce qui indique qu'il s'agissait d'un site assez important. C'est la première apparition de ce typonyme, qu'on retrouve sur plusieurs cartes ultérieures, et il semble se référer au lieu d'abandon des amants. Alfonse donne des indications suffisamment précises pour que l'on puisse identifier les «îles de la Damoiselle» comme étant les îles Harrington, un groupe de petits rochers arides situés le long de la



«L'isle où une Damoiselle françoise fut exilée» est illustrée dans la Cosmographie universelle, *une description des Amériques publiée en 1575 par André Thevet. La gravure montre la demoiselle combattant les bêtes sauvages qui cherchent à dévorer son enfant.*

côte que Jacques Cartier a décrite comme «la terre que Dieu donna à Caïn».

Le toponyme fourni par Alfonse confirme la version de Thevet, dans laquelle la femme est une «demoiselle». Par contre, la «Cosmographie» soulève un problème de temps, si Alfonse l'a rédigée en mai 1544 comme il le prétend, et si le toponyme implique qu'il connaissait le dénouement de l'histoire. Si le récit de Thevet est exact, la «demoiselle» devait encore attendre son sauvetage dans l'île au moment où Alfonse rédigeait son manuscrit. Ce problème de temps nous amène à appuyer la version de l'*Heptaméron*, selon laquelle Roberval est lui-même venu au secours de l'exilée à la fin de l'été de 1543. On aimerait croire que le sévère Roberval, regrettant son acte de sauvagerie, fit escale aux «îles de la Damoiselle» lors de son voyage de retour en France. Il est plus plausible que Marguerite ait survécu durant seize mois, n'ayant eu alors à affronter qu'un seul hiver, que durant vingt-neuf mois et deux hivers. De plus, supposant que les proscrits se soient montrés très prudents, peut-être ont-ils pu échapper à la vue des habitants de la région durant un an, mais certainement pas durant deux ans et demi. Bien sûr, le fait que le récit ne mentionne pas les Amérindiens ne veut pas dire qu'ils n'ont joué aucun rôle dans l'heureux dénouement de l'histoire.

On ne saura jamais quelle version du conte est la plus conforme à ce qui s'est passé réellement il y a plus de 450 ans sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent. Il existe cependant assez de preuves convergentes pour qu'on puisse affirmer qu'une jeune Française a été abandonnée sur cette côte durant l'été de 1542, qu'elle a subi une longue période d'isolement, mais qu'elle a survécu et qu'elle est finalement rentrée dans son pays. Il ne fait aussi aucun doute qu'elle possédait des qualités physiques et morales exceptionnelles qui devraient en faire l'une des héroïnes des voyages d'exploration au Canada.

Le 23 mai 1541, cinq navires, sous le commandement de Cartier, quittèrent Saint-Malo, transportant des gentilhommes, des soldats, des marins, des prisonniers et même des animaux domestiques. La traversée fut très difficile : les bateaux se perdirent de vue et l'eau potable vint à manquer, si bien qu'on fut forcé d'abreuver le bétail, les chèvres et les cochons avec du cidre. La flottille se retrouva finalement dans le havre de Quirpon, sur la côte nord de Terre-Neuve, où elle s'approvisionna en eau et en bois, pour faire ensuite voile vers Stadaconé, où Cartier avait hiverné cinq ans auparavant. Les navires y mouillèrent le 23 août, et aussitôt une délégation de Stadaconéens s'approcha pour s'informer des parents absents depuis si longtemps. Cartier, croyant que le nouveau chef de Stadaconé (qui s'était montré plus flexible que Donnacona lors de son précédent séjour) serait satisfait de conserver son poste, rapporta que Donnacona était mort en France. Il mentit au sujet des autres otages, expliquant tant bien que mal, sans l'aide d'un interprète, qu'ils étaient restés en France, s'étaient mariés, vivaient comme des seigneurs et ne souhaitaient pas rentrer dans leur pays. Les Amérindiens ne montrèrent pas de colère à la suite de ce discours, mais les explorateurs durent probablement ressentir leur hostilité. Comme le mentionne le récit, les signes de joie des Amérindiens «n'étaient en fait que dissimulation, comme il nous est apparu par la suite». D'ailleurs, Cartier s'empressa de poursuivre sa remontée du fleuve pour aller s'établir avec les siens dans un lieu plus isolé.

Il décida de s'installer à environ 15 kilomètres en amont, à proximité de l'actuel Cap-Rouge. On entreprit de déboiser et de construire un poste fortifié qui fut appelé Charlesbourg-Royal. En dépit de la saison tardive, les colons plantèrent des choux, des navets et des laitues, qui poussèrent en l'espace de huit jours, mais périrent bientôt aux gelées de l'automne. Ils allèrent aussi à la recherche de minéraux, et ils firent aussitôt une découverte qui les enthousiasma. Sur la falaise, à proximité du fort, ils trouvèrent près d'une source une grande quantité de pierres qu'ils prirent pour des diamants. De l'autre côté de la falaise, ils découvrirent une riche mine de fer qui s'étendait jusqu'à leur fort. «Et au bord de l'eau nous avons trouvé certaines feuilles d'or fin aussi épaisses qu'un ongle d'homme. [...] Et en quelques endroits nous avons trouvé des pierres comme des diamants, les plus beaux, polis et parfaitement taillés qu'il soit possible à un homme de voir, et quand le soleil brille sur eux, ils luisent comme des étincelles de feu.»

Deux navires ramenèrent des échantillons de «diamants» et d'«or» en France, avec la nouvelle que la colonie était établie et que les colons se préparaient à hiverner.

Deuxième voyage de Cartier

Au début de septembre, Cartier partit à la reconnaissance de la route qu'il se proposait de suivre le printemps suivant afin d'atteindre son but ultime : le mystérieux royaume du Saguenay, aux richesses fabuleuses. Ses hommes, répartis dans deux barques, suivirent le même itinéraire que l'expédition de 1535. Arrivés dans l'île de Montréal, ils laissèrent les barques au même endroit. Mais au lieu de visiter Hochelaga (qu'ils appelaient maintenant de son vrai nom, Tutonaguy), ils suivirent un sentier de portage le long du fleuve afin d'examiner les rapides de Sainte-Marie et de Lachine. En chemin, ils rencontrèrent des pêcheurs accueillants qui leur dirent qu'un autre grand rapide se trouvait plus loin en amont.

Comme en 1535, Cartier ne fit qu'un bref séjour d'une journée dans cette région très peuplée. À la tombée de la nuit, se plaignant qu'ils n'avaient pas mangé de la journée bien que les Amérindiens leur eussent offert «du potage et du poisson», les voyageurs décidèrent de retourner à leurs barques, qu'ils trouvèrent entourées d'une foule de 400 personnes. La rencontre fut très amicale ; il y eut distribution des babioles habituelles, comme «des peignes, des broches en étain et en cuivre, et d'autres colifichets, et chacun des chefs reçut une hachette et un couteau, et ils poussèrent des cris de joie». Toujours craintifs, les Français s'empressèrent de s'éloigner dans leurs barques. «Il ne faut pas se fier à leurs cérémonies et à leurs manifestations de joie, car s'ils avaient pensé qu'ils étaient les plus forts, ils auraient fait leur possible pour nous tuer, comme nous l'avons compris par la suite.»

Ce commentaire pourrait très bien constituer la devise de Cartier pour le reste de son séjour au Canada. Revenu à Charlesbourg-Royal, il apprit que les Amérindiens de la place, par peur et par méfiance des Français, ne voulaient plus échanger de poisson avec les occupants du fort. Le comportement de Cartier et de ses hommes cinq ans plus tôt ainsi que le manquement à leur promesse de ramener leurs otages de France avaient fait leur oeuvre. Il se pourrait aussi que l'intention évidente des Français de s'établir de façon permanente sur le territoire des Amérindiens, sans leur permission et sans que ceux-ci y voient des avantages, ait été perçue comme une insulte et une menace.

On ne dispose malheureusement que de rares détails sur les événements qui se sont déroulés à Charlesbourg-Royal au cours de l'hiver suivant. Les Amérindiens ne semblent pas avoir lancé d'attaque décisive contre le fort, mais

Cette pièce de monnaie en bronze, aux armes du roi de France Charles VIII, a été trouvée sur la côte atlantique, près de Caraquet, au Nouveau-Brunswick. Elle porte le nom de la ville d'Aquila, dans le centre de l'Italie, prise par les Français en 1494. Elle a peut-être été perdue par un visiteur européen à l'époque de Cartier, ou même avant.

ils menèrent une guérilla efficace. Ils massacrèrent d'abord un groupe de bûcherons dans la forêt avoisinante, puis d'autres qui s'étaient aventurés hors du fort ; trente-cinq Français furent ainsi tués. Pour ceux confinés à l'intérieur du fort, l'hiver dut être long, froid et pénible, avec le scorbut et d'autres maladies causées par l'absence de nourriture fraîche, et la peur constante d'être attaqués. Il n'est donc pas étonnant qu'à

l'arrivée du printemps le Malouin en ait eu assez de son séjour au Canada. Peu après la débâcle, il abandonna Charlesbourg-Royal et fit voile vers l'Europe.

Cartier emprunta sans doute le même itinéraire que lors de son retour de 1536 à Saint-Malo, passant par le détroit de Cabot et longeant la côte sud de Terre-Neuve. Cette fois-ci, cependant, il fit escale dans le havre de St. John's pour s'approvisionner avant de traverser l'Atlantique. Là, il eut la malchance de rencontrer les trois navires de Roberval en route vers sa colonie. Roberval ordonna à Cartier de faire demi-tour et de retourner au Canada. Comme c'était le dernier endroit au monde où lui et son équipage souhaitaient se rendre, le Malouin désobéit à l'ordre de Roberval et, à la faveur de la nuit, se glissa hors de la passe de St. John's. Avec cette cargaison qu'il prenait pour de l'or, de l'argent et des diamants, il espérait s'éviter le mécontentement du roi, et il mit le cap sur Saint-Malo. La cargaison s'avéra sans valeur, et ce fut la fin de sa carrière d'explorateur.

France-Roy

Tandis que Cartier cinglait vers la France, Roberval prenait la route du Canada, passant par la côte est de Terre-Neuve et le détroit de Belle-Isle. Sans doute Cartier lui avait-il fourni des indications, car il est allé directement à Cap-Rouge, où il débarqua à la fin de juillet. Comme les documents de l'époque ne font pas mention du fort de Cartier, on peut supposer qu'il avait été détruit par Cartier lui-même ou par les Amérindiens. Roberval construisit donc un nouveau fort à proximité du site de l'ancien et le baptisa France-Roy. Cet établissement était plus confortable que celui de Cartier, si l'on en croit la description d'une des deux structures principales : «[...] un beau fort [...] à l'intérieur duquel il y avait deux bâtiments, une grande tour, et un autre de quarante à cinquante pieds de long, à l'intérieur duquel se trouvaient diverses chambres, une salle, une cuisine, une chapelle, des garde-manger bas et hauts, et tout près il y avait un four et un moulin, et un poêle pour réchauffer les hommes, et un puits devant la maison.»

En dépit des agréments du fort, l'hiver fut de nouveau long et pénible. On renvoya deux navires à Saint-Malo avant la formation des glaces, et, après leur départ, on s'aperçut qu'on manquerait de vivres. Le scorbut fit son apparition, faisant périr une cinquantaine de personnes, soit près du tiers des effectifs. Un voleur fut pendu, et d'autres furent mis aux fers. On ne mentionne aucune manifestation d'hostilité de la part des Amérindiens, qui, dès le retour du printemps, se présentèrent devant le fort pour échanger du poisson frais contre des couteaux et des colifichets. Ce comportement des Iroquoiens indique que leur animosité n'était pas dirigée contre tous les Européens, mais spécifiquement contre Cartier à cause de sa conduite.

Au printemps de 1543, Roberval se mit en route vers le pays que Cartier n'avait jamais réussi à atteindre : le fabuleux royaume du Saguenay. Avec 70 hommes répartis dans 8 bar-

Jacques Cartier avait acheté, à Rothereuf, près de Saint-Malo, une gentilhommière qu'il baptisa «Limoëlou» et qu'on voit ici sur une lithographie de Léopold Massard. C'est là qu'il termina ses jours. Le manoir appartient aujourd'hui à la fondation Macdonald-Stewart de Montréal.

ques, il remonta le fleuve en direction d'Hochelaga. Neuf jours plus tard, une barque revint au fort pour annoncer la perte d'une embarcation et de ses huit occupants, noyés. Quatre jours plus tard, une autre se présenta avec une cargaison de 60 kilos de maïs amérindien, volé ou troqué dans un village sur la route d'Hochelaga. Ce sont les derniers détails que nous possédions sur l'expédition de Roberval vers le Saguenay. Il se pourrait fort bien que, tout comme Cartier, il ait été découragé de poursuivre son exploration, en raison des rapides et des dangers que représentait la population relativement nombreuse d'Hochelaga.

De retour à France-Roy, Roberval dut se rendre compte qu'il ne valait pas la peine de séjourner plus longtemps au Nouveau Monde. Aucun document ne relate l'abandon de la deuxième colonie de Cap-Rouge, et on ignore si Roberval rapporta lui aussi une cargaison de faux diamants et d'or, mais on sait qu'il était de retour en France au début de l'automne. De tous les colons qui, sur huit navires, avaient suivi Cartier et Roberval au Canada dans l'espoir de faire fortune et de devenir célèbres, seule une jeune femme, Marguerite de La Roche, abandonnée par Roberval dans une île déserte en 1542, demeura au Nouveau Monde.

L'abandon du Canada

Après le retour de Cartier et de Roberval, la France abandonna pendant près d'un demi-siècle les voyages d'exploration sur le fleuve Saint-Laurent. Les hivers étaient trop longs et trop froids, les Amérindiens trop nombreux et trop prêts à défendre leurs droits, et les bénéfices trop minces pour assurer le succès d'une colonie. L'exploration du Saint-Laurent avait causé trop de déceptions aux Français. Ce fleuve que l'on avait pris pour un passage vers l'Orient n'était qu'un énorme cours d'eau douce qui drainait un continent inconnu. Gardant toujours un espoir, les Français avaient alors rêvé d'une terre inconnue au coeur du Nouveau Continent, le royaume du Saguenay, fabuleusement riche en métaux, en pierres précieuses et en épices.

La croyance à l'existence, au nord, d'un nouveau Mexique ou d'un nouveau Pérou appelé «Royaume de Saguenay» avait la vie dure. Jacques Noël, neveu de Cartier et maître d'équipage, rapporta avoir trouvé parmi les papiers de son oncle défunt une carte portant plusieurs notes manuscrites. À l'ouest de la ville d'Hochelaga, sur cette carte, Cartier avait écrit : «Selon les gens de Canada et d'Hochelaga ici se trouve le pays de Saguenay qui est fertile et riche en pierres précieuses.» Au sud se trouvait une autre note : «Ici dans ce pays, on trouve de la cannelle et des clous de girofle qu'ils appellent dans leur langue Canodeta.» Ce furent finalement les difficultés causées par les rapides de Lachine, de même qu'un certain bon sens, qui vinrent à bout de la légende du Saguenay.

En définitive, les efforts pathétiques déployés par Cartier pour découvrir de l'or, de l'argent et des diamants dans les rochers mêmes sur lesquels il avait érigé Charlesbourg-Royal furent une source d'embarras et causèrent peut-être sa disgrâce, à son dernier retour en France. Le roi ne pouvait que se désintéresser totalement de ce fiasco. Le Saint-Laurent, tout comme le reste de la Terre neuve et la Terre des Bretons, redevint bientôt le monopole des pêcheurs de morues et de baleines.

CHAPITRE 10

LA GRANDE BAIE

La côte du Labrador a été le siège de la première exploitation européenne d'envergure en Amérique du Nord. De récentes fouilles archéologiques ont permis de mettre au jour les vestiges d'une station baleinière du XVI^{e} siècle et ceux d'une épave bien conservée remontant à la même époque.

Ce harpon en fer a servi aux pêcheurs de baleines basques. On l'a retrouvé au fond d'un étang de l'île Saddle, à l'entrée de Red Bay, dans le détroit de Belle-Isle. La lettre M identifiait peut-être son propriétaire (longueur : 40 cm).

Le détroit de Belle-Isle, l'étroite entrée septentrionale du golfe du Saint-Laurent, est le lieu de rencontre des zones arctique et tempérée. Du nord descend le courant froid du Labrador, qui charrie les icebergs du Groenland et des glaces flottantes qui recouvrent souvent le détroit jusqu'au début de l'été. Du sud remontent les courants plus chauds du golfe du Saint-Laurent, entraînant avec eux les substances nutritives recueillies par les rivières qui s'écoulent des Grands Lacs et d'une grande partie de l'est du Canada. Les courants et la faune marine abondante qu'ils transportent se glissent dans les eaux du détroit.

Quelques-unes des meilleures rivières à saumons de la côte atlantique se jettent dans le détroit, de vastes bancs de capelans «roulent» sur ses plages chaque été, et la morue y abonde. Après avoir hiverné dans le golfe, d'énormes troupeaux de phoques du Groenland viennent mettre bas sur les glaces au printemps avant de remonter par le détroit pour aller estiver dans les régions arctiques. Autrefois, des troupeaux de phoques gris et de morses venaient aussi s'ébattre sur ces grèves, et une multitude de baleines nageaient dans les eaux libérées de leurs glaces quand venait l'été.

Les richesses du détroit de Belle-Isle sont connues des hommes depuis très longtemps. Les Amérindiens occupaient déjà cette région il y a 9 000 ans. Ils s'y étaient si bien établis qu'on a retrouvé, à L'Anse-Amour, un grand tertre funéraire construit par eux il y a environ 7 000 ans. Les Paléoeskimos, ces habiles chasseurs de l'Arctique, occupèrent la place des Amérindiens il y a 3 000 ans et exploitèrent les abondantes ressources en mammifères marins de la région. Le Straumfjord, le fjord des sagas nordiques où vécurent les colonies éphémères du Vinland, était sans doute le détroit de Belle-Isle. Cinq siècles plus tard, le voyage d'exploration de Jean Cabot, en 1497, le conduisit probablement dans cette région, où les morues, rapportait-il, étaient si nombreuses qu'on pouvait les pêcher en plongeant des paniers dans l'eau, du pont du bateau. Dès 1534, à l'époque où Jacques Cartier explorait le détroit, les pêcheurs européens avaient déjà donné des noms à plusieurs baies et havres, et, jusqu'à la fin du XVI[e] siècle, ce détroit a été l'une des régions les plus exploitées du continent nord-américain.

Bien que les historiens connaissent depuis longtemps les étapes de la découverte de cette région, jusqu'à récemment on en savait fort peu

Le fondoir était un mur de pierre contenant plusieurs foyers distincts, surmontés de grands chaudrons de cuivre. Montés sur une plate-forme derrière, des hommes y faisaient fondre la graisse de baleine, pour y puiser ensuite l'huile et la refroidir dans des bacs d'eau.

Le costume de ce marin basque se compose d'un bonnet tricoté, de deux chemises, d'amples chausses plissées à la taille et d'une paire de bas. Il correspond à l'habillement d'un individu qui a été enterré dans le cimetière de Red Bay. Le corps avait disparu, de même que les vêtements faits de fibres végétales; mais le sol humide avait conservé ceux confectionnés de fibres animales (la laine). La sépulture était recouverte de gros cailloux dont la pression a fait disparaître une partie du tissu.

sur l'occupation européenne du détroit au XVI[e] siècle. La plupart des premiers aventuriers européens — des pêcheurs de morues ou de baleines, des commerçants et parfois des pirates — avaient tout intérêt à garder secrète la source de leurs précieuses cargaisons, et on comprend aisément qu'ils n'aient laissé que de rares documents. Il fallut attendre la dernière décennie pour que des recherches archivistiques et archéologiques nous dévoilent la nature de l'une des mieux structurées de toutes ces entreprises : celle des pêcheurs de baleines basques du nord de l'Espagne.

Une découverte dans les archives

Les premiers renseignements précis relatifs aux premières pêcheries de baleines du détroit de Belle-Isle ont été trouvés par Selma Barkham, chercheuse à l'emploi des Archives nationales du Canada. Selma Barkham s'est rendue dans plusieurs villes des provinces basques d'Espagne pour y examiner minutieusement des milliers d'actes notariés : contrats, testaments, poursuites judiciaires, promesses, demandes d'indemnités, etc. Ce faisant, elle en découvrit un certain nombre se rapportant à la pêche à la baleine dans la «Grande Baie». Ce nom désignait, au XVI[e] siècle, le détroit de Belle-Isle, et on peut situer assez précisément quelques localités mentionnées dans ces documents, car elles ont conservé le nom qu'elles portaient à l'époque. Ainsi, le

nom basque «Xateau» est devenu en français la baie des Chasteaux, et l'actuelle baie des Châteaux située juste au nord du détroit. Le nom basque «Semadet» est devenu d'abord Saint-Modeste, et, aujourd'hui, East St. Modeste, à l'embouchure de la rivière Pinware.

Il était toutefois souhaitable que des recherches archéologiques viennent confirmer l'existence des stations côtières mentionnées dans les actes notariés. Selma Barkham organisa donc, durant l'été de 1977, un court séjour sur le littoral méridional du Labrador, en compagnie de James Tuck, un archéologue de l'université Memorial de Terre-Neuve, qui avait passé plusieurs étés à faire des recherches sur les occupants préhistoriques de la région du détroit de Belle-Isle. À plusieurs endroits, ils trouvèrent, sur les plages et dans les jardins, d'innombrables fragments de tuiles rouges, que les Basques avaient apportées pour couvrir leurs abris. Ils découvrirent également quelques vestiges de structures qui dataient peut-être de l'occupation basque.

Red Bay

Tuck fut si satisfait de ces trouvailles qu'il décida de revenir l'année suivante pour excaver le site le plus prometteur, Red Bay, dans l'île Saddle. Red Bay constitue l'un des plus beaux havres naturels du détroit de Belle-Isle, et, d'après les cartes et documents anciens, il s'agirait du havre alors appelé «Buttus», une des principales stations côtières basques. L'île Saddle, une petite île dépourvue d'arbres qui doit son nom aux collines disposées à chacune de ses extrémités, forme une sorte de bouchon à l'entrée de la baie. Du côté du havre, sur plusieurs vestiges de murs en pierre, apparaissaient des taches noirâtres, qu'on identifia comme des traces d'huile de baleine brûlée. Les fouilles révélèrent qu'il s'agissait de vestiges de fourneaux dans lesquels on faisait fondre la graisse de

L'illustration nous donne une idée de l'activité d'un établissement basque dans le golfe du Saint-Laurent vers 1580. Après avoir tiré la baleine jusqu'au rivage à l'aide d'un cabestan, les hommes montent sur la carcasse et découpent le lard en longues tranches que l'on soulève avec un palan. Sur le quai, d'autres ouvriers en font des cubes que l'on met à fondre dans les grands chaudrons. Une fois refroidie et purifiée, l'huile va remplir des tonneaux que l'on amène aux navires en les faisant flotter.

Le tonnelier et ses adjoints étaient chargés d'assembler ou de réparer les barriques de chêne pour le transport de l'huile de baleine. Les tonneaux arrivaient d'Europe en pièces détachées, pour occuper moins de place à bord des navires. Sur la photographie est illustré un tonneau complet, tel que récupéré dans l'épave de Red Bay.

Les pêcheurs de baleines

Plus de trente espèces de cétacés habitent ou du moins fréquentent les eaux côtières du Canada. On y rencontre notamment les marsouins et les dauphins, les bélugas, les narvals de l'Arctique, les épaulards, ainsi que les immenses cachalots qui se nourrissent de calmars géants issus des grandes profondeurs. Tous ces animaux sont des odontocètes; leurs dents pointues, semblables à des rangées de pieux, leur servent à attraper les poissons, ou, dans le cas de l'épaulard, les mammifères marins et les autres cétacés. Heureusement pour ces créatures, l'industrie n'en a jamais fait un grand usage. Les produits que l'on extrait de ces baleines — la peau de béluga consommée par les Inuit, les défenses de narval destinées au commerce de l'ivoire et des bibelots, les dents, le blanc de baleine et l'ambre gris des cachalots — n'entraînent pas une pêche intensive qui pourrait menacer la survie de ces espèces.

Les baleines qui ont le plus souffert de l'industrie humaine sont les mysticètes, ou baleines à fanons, des animaux gigantesques comme le rorqual bleu, qui peut mesurer plus de 30 mètres de longueur et peser plus de 140 tonnes. Contrairement aux odontocètes, ces mammifères se nourrissent uniquement d'un minuscule crustacé semblable à une crevette, que l'on appelle le «krill», et qui flotte par myriades dans les mers et particulièrement sous les latitudes septentrionales. Les mysticètes le

Jusqu'à une date récente, les baleiniers portugais des Açores pratiquaient la pêche au cachalot. Cette photo a été prise en 1975.

capturent en filtrant l'eau de mer à travers leurs immenses fanons, des lames dures mais flexibles, semblables à du plastique, suspendues dans leur bouche telle une rangée de lamelles de store. Ces baleines nagent plus lentement et se capturent plus facilement que les odontocètes; elles fournissent de grandes quantités d'huile et de viande, et leurs fanons élastiques ont beaucoup servi, au XIX[e] siècle, de suspensions pour les landaus et les fauteuils, de «baleines» pour les corsets, et même de ressorts pour les jouets.

Aux premiers temps de la pêche à la baleine, tous les efforts ont été axés sur deux espèces de la même famille, la baleine noire de l'Atlantique Nord et la baleine boréale. Outre le fait qu'elles fournissent d'énormes quantités d'huile et de fanons, ces baleines nagent lentement, sont dociles, faciles à approcher et à harponner à partir d'une petite embarcation; qui plus est, elles flottent lorsqu'elles sont mortes. À cause de toutes ces caractéristiques, les pêcheurs de baleines anglais les ont appelées «the right whales», soit les baleines qu'il faut prendre.

Deux peuples distincts ont inauguré la pêche à la baleine à fanons de l'Atlantique. Les premiers furent sans doute les Inuit de l'Arctique, qui avaient atteint la lisière de l'Atlantique Nord vers l'an 1000, après avoir mis au point leurs techniques de pêche dans les eaux de l'Alaska et du Pacifique Nord. Les Inuit poursuivaient les baleines dans des «umiaks» recouverts de peaux qui mesuraient parfois 10 mètres de longueur; ils utilisaient de grands harpons à tête mobile, taillés dans de l'os de baleine ou de l'ivoire, et attachés à une ligne supportant des flotteurs ou des entraves qui ralentissaient la fuite du mammifère harponné. Vers la même époque, et certainement avant l'an 1200, les Basques qui habitaient la côte du golfe de Gascogne mirent au point une technique similaire; pêchant dans des chaloupes à rames de même dimension que les umiaks inuit, ils utilisaient des têtes de harpon en fer barbelées, fixées à des billots de bois destinés à ralentir la baleine.

Les Inuit du nord de l'Alaska pourchassaient la baleine à bord de leurs grands umiaks. Ceux du sud utilisaient des kayaks et enduisaient leurs harpons d'un poison dérivé de l'aconit, qui rendait les blessures mortelles.

Au XVI[e] siècle, ces deux peuples de pêcheurs se rencontrèrent le long des côtes du Labrador. Dès la fin de ce siècle, la pêche à partir de stations côtières comme celle de Red Bay avait si efficacement décimé les populations de baleines du nord-ouest de l'Atlantique qu'elle mit fin aux pêcheries basques du Labrador et à celles des Inuit dans l'est de l'Arctique. Au cours des siècles qui suivirent, les Basques servirent de harponneurs et de guides aux flottes baleinières hollandaise et anglaise qui s'attaquaient aux populations de baleines à fanons nouvellement découvertes dans les eaux du Groenland et du Spitzberg. Après la décimation de ces mammifères, ce fut au tour des Inuit de modifier leurs techniques traditionnelles et de devenir des harponneurs et des pêcheurs à contrat pour les Écossais et les Américains, qui commencèrent à pénétrer dans les eaux couvertes de glace de l'Arctique au XIX[e] siècle.

Au début de la Première Guerre mondiale, la pêche à la baleine avait pris fin avec l'épuisement des dernières populations de baleines boréales de l'Atlantique Nord. Pendant plus de quatre siècles, on a pourchassé ces mammifères presque jusqu'à l'extinction, des côtes du Labrador jusqu'aux zones du haut Arctique, que les baleinières à vapeur ont atteint à la fin du XIX[e] siècle. De nos jours, on n'aperçoit que très rarement des baleines boréales ou des baleines noires le long des côtes canadiennes.

baleine pour la transformer en huile, le principal produit de l'industrie baleinière à cette époque.

Le plus vaste ensemble de fourneaux se présente comme un mur de pierre de 10 mètres de long, d'un mètre de large et de plus d'un mètre de haut ; du côté du rivage se trouvaient cinq foyers distincts sur lesquels on faisait fondre le lard dans de grands chaudrons de cuivre. Ces foyers étaient en grès, une pierre apportée sans doute d'Espagne pour lester les navires. Les Basques durent très vite remarquer, comme Tuck devait en faire lui-même l'expérience, que le granit de l'endroit devenait friable au contact des flammes. Les fragments de cuivre trouvés dans les foyers sont probablement la preuve que des accidents graves se produisaient parfois, quand les chaudrons se brisaient et laissaient échapper dans le feu 200 litres d'huile inflammable. Du côté intérieur du mur, en face des foyers, se trouvent les restes d'une plate-forme en bois, du haut de laquelle les hommes remplissaient de gras de baleine les chaudrons et puisaient l'huile pour la refroidir et la clarifier dans des bacs d'eau. Une couche de tuiles recouvre toute la structure, indiquant qu'elle était surmontée d'un toit. On a trouvé cinq constructions de ce genre sur la côte orientale de l'île, dont deux constituaient les vestiges de quais en pierre et en bois ou de plans inclinés où les baleines étaient dépecées.

Tuck et son équipe retournèrent à Red Bay en 1978 et les années suivantes, trouvant chaque fois davantage de preuves des activités des Basques. Trois grandes parcelles de terrain rectangulaires mesurant jusqu'à 8 mètres sur 14, remplies de tuiles brisées, révélaient d'une manière évidente l'emplacement de maisons ou d'ateliers. On y a trouvé des morceaux de poterie et de verrerie, une pièce de monnaie frappée à Tolède sous le règne de Philippe II, une clé, un chapelet, des couteaux, des herminettes, la lame d'un rabot de menuiserie, un morceau de lame de scie et d'autres objets. La présence d'outils à façonner le bois fit conclure aux archéologues que ces constructions devaient être des tonnelleries où étaient fabriqués les tonneaux servant à transporter l'huile de baleine. Cette hypothèse s'est confirmée lorsque, en fouillant un endroit marécageux à proximité de l'un des ateliers, on mit au jour des douves imprégnées d'eau, bien conservées, et les déchets de la fabrication des tonneaux. La verrerie et la poterie, de même que plusieurs objets personnels provenant des tonnelleries, étaient de bien meilleure qualité que celles trouvées autour des fourneaux. On en a déduit que les tonneliers avaient un niveau de vie plus élevé que les hommes qui dépeçaient les baleines et alimentaient les fourneaux. Cela n'est pas surprenant, étant donné que la sécurité du transport de l'huile de baleine de la Grande Baie en Europe dépendait de l'habileté et de la qualité du travail des tonneliers.

Les foyers et les débris d'os d'animaux semblent indiquer que les tonneliers vivaient dans leurs ateliers, abrités par un toit résistant, mais exposés aux fumées et aux odeurs du fondoir. On a trouvé d'autres petits foyers disséminés dans l'île, en général dans des coins bien abrités entre des affleurements de tuf. La présence de frag-

Avec les renseignements recueillis par les archéologues lors des fouilles sous-marines, on a pu reconstituer en modèle réduit le baleinier. Cette découverte a considérablement augmenté nos connaissances sur les galions et l'architecture navale au XVI^e siècle.

Un archéologue au travail sur l'épave d'un baleinier basque découverte en 1978 près de l'île Saddle. Il s'agit peut-être du San Juan, qu'une bourrasque fit s'échouer à Red Bay, alors qu'il s'apprêtait à rentrer, en 1565, chargé d'huile de baleine. On a retrouvé dans l'épave des milliers de douves et de fonds de tonneaux.

ments de vaisselle et de morceaux de fanons de baleine, lesquels servaient sans doute à couvrir ces abris minuscules, laisse supposer qu'il s'agit des cabanes enfumées et dépourvues de tout confort où dormaient les autres travailleurs de la station.

Des navires naufragés

En 1978, Robert Grenier, de Parcs Canada, dirigea des recherches sous-marines dans la région et découvrit les vestiges en bon état d'un navire englouti à une trentaine de mètres seulement de la station côtière de l'île Saddle. Dans les années suivantes, Grenier et son équipe d'archéologie sous-marine dégagèrent certaines parties de ce bâtiment de 300 tonnes, récupérant son compas, son ancre, son cabestan, son tableau, son gouvernail ainsi qu'un pierrier chargé. L'épave était jonchée de milliers de douves et de fonds de tonneaux semblables à ceux trouvés sur le rivage ; ceux qui furent découverts au centre du navire avaient été si peu dérangés qu'on pouvait reconstituer la façon dont ils avaient été entassés dans la cale.

En creusant une tranchée entre le navire naufragé et la station côtière, on fit apparaître une couche continue de copeaux, d'objets façonnés, ainsi que des os de baleine et des arêtes de morue, ce qui indique que le navire naufragé et la station remontaient à la même époque. Il se peut même que l'on connaisse le nom du navire et la date de son naufrage. Des documents relatifs à une poursuite judiciaire trouvés par Selma Barkham dans les archives espagnoles parlent d'un navire, le *San Juan*, qu'une tempête fit échouer dans le port de Buttus, vers la fin de 1565, et qui a sombré sans causer de perte de vie, avec toute sa cargaison d'huile, alors qu'il s'apprêtait à faire voile vers l'Europe. Même si on ne possède pas de preuve formelle, cette identification paraît vraisemblable. Quoi qu'il en soit, les travaux de Robert Grenier et de son équipe ont non seulement révélé un autre aspect de l'industrie baleinière basque, mais ont aussi fourni d'importants détails sur l'architecture navale du XVI[e] siècle, qui est fort mal connue.

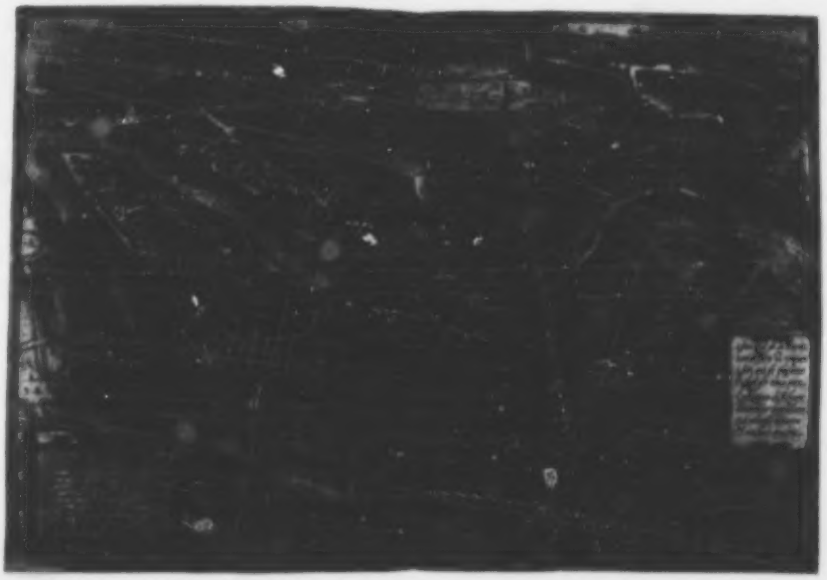
Le capitalisme au service des découvertes

Le succès de l'exploration et de l'exploitation du Nouveau Continent n'est pas uniquement attribuable aux capacités nautiques que possédaient les Européens au XVI^e siècle. Certes, ces entreprises reposaient sur des navires capables de tenir la mer et sur des navigateurs compétents. Mais elles furent aussi tributaires de la croissance des structures commerciales, qui permit de réunir les capitaux nécessaires à de longs voyages d'exploration, et de répartir efficacement les profits entre les bailleurs de fonds.

Les moines irlandais du Moyen Âge, qui firent des découvertes au moins dans une partie de l'Atlantique Nord, l'ont fait dans le simple but de trouver pour eux-mêmes un endroit où mener une vie de pauvreté et de contemplation. Les Scandinaves qui suivirent leurs traces avaient de plus grandes ambitions, mais peu de moyens pour les réaliser. Ils étaient menés par des chefs de clan ne s'appuyant que sur leur propre force physique et leur autorité, et dont la seule fortune dépendait de la culture de leurs terres ou des incursions vikings dans les territoires étrangers. Ni les Irlandais, ni les Scandinaves, ni aucun autre peuple européen du Moyen Âge, n'auraient pu rassembler les ressources financières et humaines nécessaires pour établir une colonie ou une base d'exploitation permanente en Amérique du Nord, ni même pour entreprendre un grand voyage d'exploration dans le continent.

Au cours des siècles qui se sont écoulés entre les voyages d'Éric le Rouge et ceux de Christophe Colomb, l'Europe subit une véritable transformation économique et sociale ; ce continent médiéval où la fortune et la puissance se mesuraient en fonction des propriétés terriennes évolua vers une société mercantile où la puissance de la nation et du monarque se fondait sur le pouvoir de l'argent. Le changement fut amorcé par les villes du nord de l'Italie, qui furent les premières bénéficiaires des croisades en Terre sainte aux XII^e et XIII^e siècles. Non seulement les Italiens s'assurèrent-ils les contrats de transport des croisés et de leur matériel au Moyen-Orient, mais ils furent les premiers à s'établir solidement dans le commerce que les croisades avaient ouvert avec les pays d'Orient. En 1252, Florence fit frapper un «florin» en or, la première pièce en or qui servit de monnaie d'échange partout en Europe, pendant cinq siècles. D'autres «pièces de valeur» furent émises peu après, en Italie et ailleurs. La simple existence d'une monnaie d'échange de valeur et mondialement reconnue, en remplacement des petites pièces d'argent qu'on évaluait autrefois au poids, était l'un des préalables à l'expansion du commerce. Par ailleurs, l'évolution des systèmes bancaires facilita aussi l'accroissement du commerce. Vers

Lyon, grande place financière et commerciale, joua un rôle important dans le mouvement des découvertes. Ses banquiers florentins et français financèrent le voyage de Verrazano.



Anvers est devenue, à l'époque des découvertes, la première place financière de l'Europe. La Bourse des valeurs, agrandie en 1531, attirait les banquiers de tous les pays. Le nom «Bourse» est originaire de Bruges, où la résidence des Van der Burse, décorée des armoiries familiales (trois bourses), servait de bureau à des négociants italiens, qui l'appelaient «palais della Borsa*».*

1275, la ville de Sienne était devenue le centre bancaire de l'Europe; quelques années plus tard, elle fut supplantée par Florence, d'où la banque Médicis fonda de nombreuses succursales dans tout le continent. Grâce à ces banques, les marchands purent effectuer des paiements dans l'Europe entière au moyen de lettres de change plutôt que de numéraire, et ainsi investir en toute sécurité les bénéfices de leurs entreprises. La violente campagne que l'Église mena aux XII[e] et XIII[e] siècles contre l'usure montre à quel point cette pratique était répandue. Cette campagne donna peu de résultats, car l'usure n'allait pas à l'encontre des lois du judaïsme, ni de celles des Églises orthodoxes byzantine et syrienne; les catholiques, pour leur part, cachaient généralement le paiement des intérêts en les faisant passer pour des cadeaux, des primes ou des taux de change sur leurs investissements en monnaie étrangère. Durant cette période, on assista à un net accroissement des investissements et à des ouvertures de crédit qui favorisèrent le développement du commerce.

Plusieurs initiatives nouvelles facilitèrent également l'expansion du commerce et l'exploitation des ressources d'outre-mer, comme les contrats de société entre les bailleurs de fonds et les armateurs ou capitaines qui se risquaient dans ces entreprises; les assurances maritimes, ou les prêts remboursables uniquement en cas de succès; ou encore le partage des risques entre les investisseurs qui possédaient des parts du navire et de l'expédition. Dans les entreprises nécessitant une main-d'oeuvre considérable, comme la pêche à la morue et à la baleine, ou la piraterie, on pouvait conclure une entente selon laquelle chaque officier et membre d'équipage recevait une part déterminée des bénéfices du voyage.

Tous les voyages au Nouveau Monde faits au XVI[e] siècle, y compris ceux des pionniers comme Christophe Colomb et Jean Cabot, avaient un but commercial, que ce soit l'ouverture du commerce avec l'Orient, le pillage de la Nouvelle-Espagne, ou la déprédation des ressources en poissons et en baleines de la Terre neuve. Leur succès dépendait tout autant de l'évolution des systèmes bancaires et financiers de l'Europe que du perfectionnement des méthodes de navigation et de la technologie maritime.

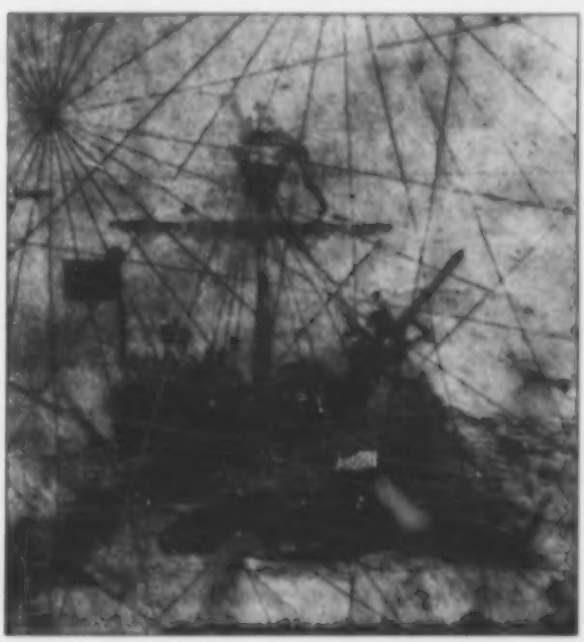
La première industrie au pays

Les recherches archivistiques, les fouilles sous-marines et les excavations effectuées dans l'île Saddle ont permis de dresser un tableau remarquablement complet de la première industrie baleinière basque établie dans le sud du Labrador.

Chaque année au printemps, des années 1550 à la fin du XVI[e] siècle, des navires semblables à celui découvert à Red Bay quittaient le nord de l'Espagne et faisaient voile vers la Grande Baie, lestés de pierres et avec une cargaison de douves et de fonds de tonneaux, de nourriture et d'équipement pour la pêche à la baleine. Dès leur arrivée, les hommes réparaient les constructions endommagées pendant l'hiver, avec du bois trouvé sur place et des tuiles apportées d'Espagne. Les pêcheurs partaient ensuite à bord de leurs petites baleinières à rames (les restes de deux embarcations de ce genre ont été découverts lors des fouilles sous-marines), à la recherche de baleines boréales et noires qui nageaient lentement dans le détroit.

Après avoir harponné une baleine (on a trouvé une pointe de harpon en fer de 40 centimètres de longueur au fond d'un étang dans l'île Saddle), on l'achevait à coups de lance. On la remorquait ensuite péniblement jusqu'à l'un des plans inclinés de la station, où des ouvriers armés de longs couteaux à dépecer la délardaient. La carcasse était ensuite remorquée au large, où on la laissait couler ou aller s'échouer sur les rives de Red Bay, qui, aujourd'hui encore, à certains endroits, sont jonchées d'os de baleine. Le lard était débité en gros morceaux et transporté au fondoir, où on le transformait en huile sur des feux de bois et de déchets de graisse.

Cette illustration, placée près de l'Islande sur une carte de 1413, évoque à la fois une pêche à la baleine et la légende de saint Brendan, car on voit un évêque à bord du navire.



Pendant ce temps, les ouvriers réparaient les tonneaux et en construisaient de nouveaux avec les pièces apportées d'Espagne. Une fois remplis d'huile, les tonneaux étaient roulés jusqu'à la mer, où ils flottaient, et des chaloupes les remorquaient jusqu'au navire ancré au large. Lorsque les baleines se faisaient rares et que le travail était au ralenti, les hommes passaient leur temps à pêcher la morue. Ils vidaient les poissons et les faisaient sécher pour les consommer ou, plus vraisemblablement si l'on en juge par la quantité d'arêtes trouvées au fond de l'eau aux abords de la station, pour ajouter à la cargaison en partance pour l'Europe. Parfois, quand on avait halé plusieurs baleines sur la grève, les feux du fondoir devaient flamboyer toute la nuit. Vers la fin de l'automne, les cales des navires étaient pleines de barils d'huile (le *San Juan* en avait 1 000 à bord au moment de son naufrage) ainsi que de poisson séché, et les équipages se hâtaient d'entreprendre la lente traversée de retour avant d'être pris par les glaces.

Lorsque tout se déroulait bien, l'opération était très lucrative pour le propriétaire du navire; en 1571, une cargaison d'huile était assurée pour une valeur égale au prix payé la même année pour l'achat de deux grands galions. Les pêcheurs de baleines, les tonneliers et les autres ouvriers étaient rémunérés selon un système de participation aux bénéfices, et il fallait qu'ils reçoivent suffisamment pour accepter de retourner chaque année mener une vie pénible sur cette côte froide si éloignée de leur patrie. De temps à autre, les hommes payaient de leur vie pour avoir voulu s'enrichir à la Grande Baie. Hormis le naufrage, le pire des malheurs était de se laisser surprendre par la formation précoce des glaces et de devoir affronter un hiver au Labrador. Les archives font état de nombreux cas de ce genre, où plusieurs hommes sont morts de froid, de faim et probablement du scorbut. En 1982, James Tuck découvrit 10 squelettes dans l'île Saddle, témoins muets d'un tel drame. Selon toute apparence, les corps avaient été déposés sur le sol au lieu d'être enterrés, ce qui indiquerait que le sol était gelé quand ces hommes

Le cartographe Desceliers a dessiné ces pêcheurs de baleines près du détroit de Belle-Isle, sur sa carte de 1546. C'est la première illustration de cette activité sur une carte de l'Amérique du Nord.

sont morts. D'autre part, le fait qu'on ne les ait pas enterrés dès la saison suivante permet de croire qu'ils ont dû mourir dans les derniers temps de la pêcherie de la Grande Baie, à la fin du XVI[e] siècle. On a découvert, depuis, plus de 140 autres sépultures, individuelles ou communes, dont une fosse dans laquelle on avait jeté 12 ou 13 corps, évocation d'un autre hivernage tragique.

La disparition des pêcheurs de baleines

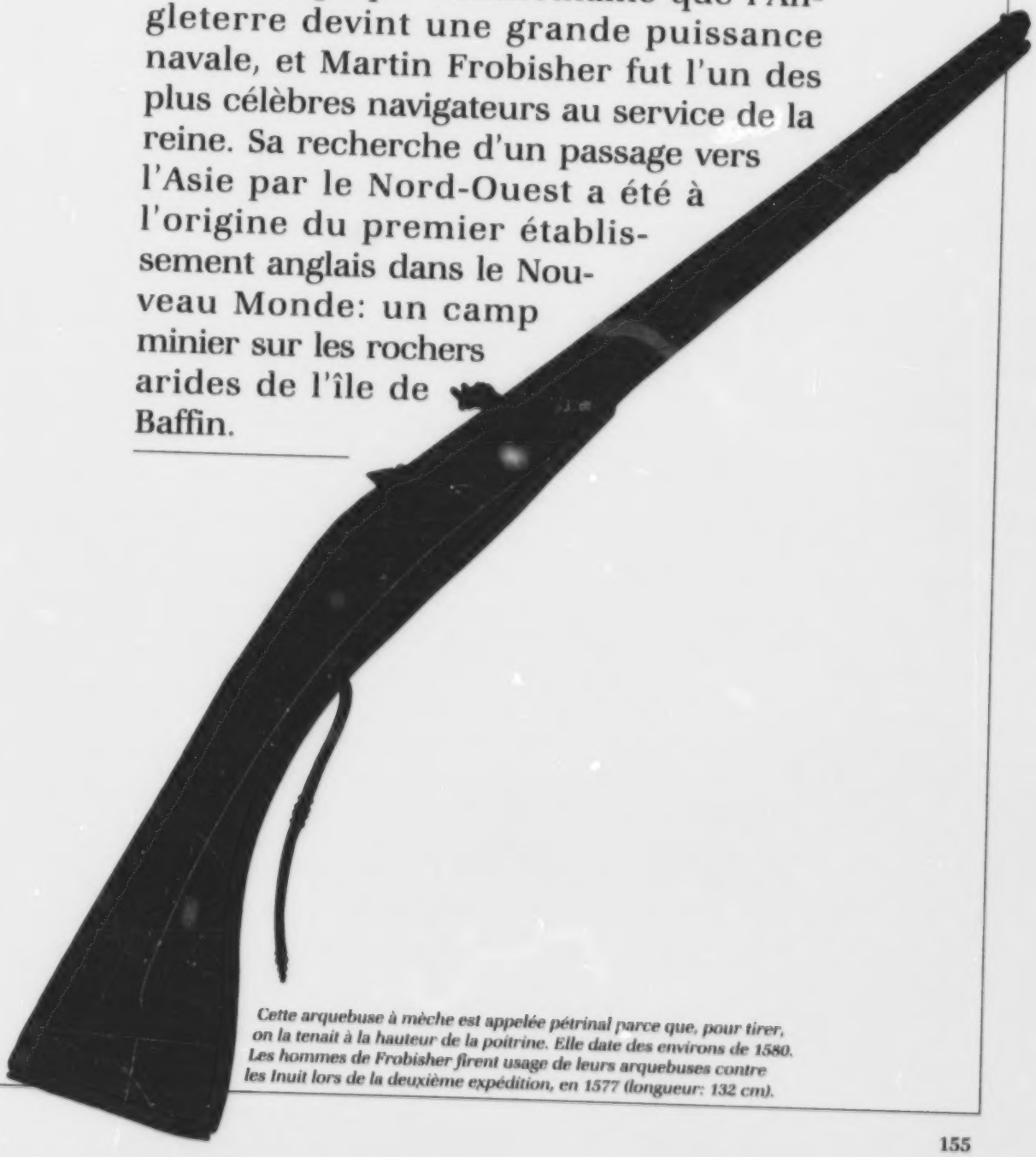
Plusieurs facteurs ont sans doute contribué à la disparition de la pêche à la baleine dans le détroit de Belle-Isle. D'abord, la pêche intensive pendant plusieurs décennies a très certainement provoqué une diminution du nombre de baleines et rendu l'exploitation plus difficile. Ensuite, les corsaires hollandais, français et anglais qui sévissaient à l'époque dans l'Atlantique Nord ont sans doute causé certains problèmes aux pêcheurs de baleines. De plus, de nombreux navires furent réquisitionnés et perdus dans l'Armada utilisée pour attaquer l'Angleterre en 1588. Enfin, on rapporta vers cette époque que les pêcheurs français qui se rendaient au nord de Terre-Neuve et dans le golfe du Saint-Laurent subissaient les attaques des Amérindiens, et peut-être aussi des Inuit du nord du Labrador, qui avaient déjà commencé à descendre vers le sud pour commercer avec les pêcheurs européens ou pour les piller. Pendant les siècles qui suivirent, plusieurs récits ont fait allusion aux ravages causés par les Inuit, dont l'incendie d'embarcations laissées sans surveillance et de stations côtières pour se procurer des clous en fer, avec lesquels ils façonnaient divers outils. En 1986, James Tuck mit au jour plusieurs foyers dans la partie ouest de l'île Saddle ; tout autour étaient disséminés des outils en pierre dont les Amérindiens se servaient à l'époque, ainsi que des clous et d'autres objets provenant de la station basque, qui avait dû être pillée au début du printemps avant le retour des Basques pour la saison de pêche.

Quelle qu'en fût la cause, au début du XVII[e] siècle il ne restait plus de l'industrie baleinière de la Grande Baie que des documents épars dans les archives espagnoles, quelques épaves de navires coulés, des murs de pierre en ruine, des tuiles brisées, ainsi que les squelettes de pêcheurs de baleines que la végétation du Labrador recouvrait lentement. Pourtant, ces rares vestiges nous permettent d'esquisser l'histoire de l'un des premiers établissements européens au Nouveau Monde. De façon typiquement européenne, ce fut une entreprise industrielle. Non moins typiquement, elle eut probablement pour conséquence la quasi-destruction d'une ressource locale, la population de baleines du nord-ouest de l'Atlantique.

CHAPITRE 11

META INCOGNITA

C'est à l'époque élisabéthaine que l'Angleterre devint une grande puissance navale, et Martin Frobisher fut l'un des plus célèbres navigateurs au service de la reine. Sa recherche d'un passage vers l'Asie par le Nord-Ouest a été à l'origine du premier établissement anglais dans le Nouveau Monde: un camp minier sur les rochers arides de l'île de Baffin.



Cette arquebuse à mèche est appelée pétrinal parce que, pour tirer, on la tenait à la hauteur de la poitrine. Elle date des environs de 1580. Les hommes de Frobisher firent usage de leurs arquebuses contre les Inuit lors de la deuxième expédition, en 1577 (longueur: 132 cm).

Les Européens ont cherché pendant plus de quatre siècles une route maritime passant à l'extrémité nord du continent américain. Bien que ce passage ait été découvert au siècle dernier, seulement une trentaine de navires l'ont emprunté jusqu'à présent, la technologie actuelle ne permettant pas encore de l'ouvrir à la navigation commerciale. La conception de pétroliers et de cargos brise-glaces permettra peut-être, dans les prochaines décennies, de réaliser ce rêve. Mus par des moteurs très puissants et guidés par leurs radars et par les caméras des satellites qui scruteront pour eux la banquise, ces énormes navires sauront se frayer un passage dans les pires conditions à travers les glaces polaires.

Les équipages de ces navires du futur, travaillant sur des passerelles climatisées, trouveront leur position et leur route à l'aide d'instruments électroniques et auront rarement l'occasion d'examiner les rives des passes qu'ils traverseront. Parfois, cependant, en jetant un coup d'oeil au loin, il leur arrivera d'apercevoir les cairns qui servaient de balises à leurs prédécesseurs, ainsi que d'autres traces de tentatives infructueuses pour trouver le passage du Nord-Ouest et le franchir.

Les navigateurs élisabéthains

Les premiers voyages de ce genre qui laissèrent une empreinte durable sur le territoire canadien furent ceux de Martin Frobisher, de 1576 à 1578. Les expéditions de Frobisher furent un effet de l'expansion rapide de la puissance maritime de l'Angleterre sous le règne d'Élisabeth I^re^. Cette période est encore considérée aujourd'hui comme l'âge d'or de la culture et de l'esprit d'entreprise anglais. Ce que la Renaissance avait produit de meilleur dans tous les domaines atteignait enfin l'Angleterre, faisant passer le pays de l'état féodal à celui d'une nation commerçante. Les nouveaux continents, les nouvelles théologies et les idées neuves sur l'univers et la société suscitaient un vif intérêt dans le public, transformant rapidement la vision que les Anglais se faisaient du monde. On écrivait tellement de poésie à cette époque — Shakespeare ne

Nous assistons ici à la première «ruée vers l'or» au Canada. En 1577, l'explorateur anglais Martin Frobisher fut distrait de sa recherche d'un passage au nord-ouest par la découverte d'un pseudo minerai d'or dans un îlot près de la terre de Baffin. Cet événement provoqua deux expéditions, en 1577 et en 1578, dont la dernière mobilisa 15 navires et 400 hommes.

Cette carte montre le supposé «détroit de Frobisher» conduisant au Cathay (la Chine) par le nord de l'Amérique, «une route plus courte et plus facile», selon George Best, compagnon de voyage de Frobisher, qui la publiait en 1578. L'auteur de la carte était probablement l'arpenteur des expéditions de Frobisher, James Beare. Les mots «Meta incognita» identifient un groupe d'îles à l'entrée du «détroit».

On possède une description de l'habillement des marins anglais ayant participé à une expédition dans l'Arctique en 1602. Le pantalon de cuir est doublé de mouton, tout comme la casaque, dotée d'un capuchon fourré. Les mitaines de cuir sont aussi doublées de fourrure, et on porte des bas de laine dans les bottes de cuir.

fut que le premier d'une série d'écrivains tout aussi prolifiques et presque aussi doués que lui — qu'on en arrive à se demander si les gens d'alors ne conversaient pas en vers. Il n'y avait presque pas de différences entre le poète, l'homme de science et l'homme d'action, et pas davantage entre les activités de l'entreprise privée et celles de l'État. Les distinctions étaient encore plus floues en matière de commerce maritime, où les corsaires se distinguaient mal des pirates et où les préoccupations commerciales étaient étroitement liées aux objectifs politiques.

Jusqu'à un certain point, les entreprises anglaises du XVI[e] siècle dans le Nouveau Monde furent le résultat des aventures conjugales d'Henri VIII, le père d'Élisabeth, et de sa rupture avec l'Église de Rome. L'Angleterre ne se sentit plus obligée de respecter les décisions du pape, entre autres celle d'attribuer tous les nouveaux continents récemment découverts à l'Espagne ou au Portugal. Martin Frobisher n'avait que 14 ans lorsqu'il survécut à l'un des tout premiers voyages anglais en territoire portugais. Cette expédition, qui avait pour mission de ramener des épices et de l'or de la côte ouest de l'Afrique, fut très lucrative, mais les deux tiers de l'équipage moururent de fièvre sous le soleil africain. Dix ans plus tard, à la suite d'une autre expédition commerciale interlope, Frobisher fut incarcéré plusieurs mois dans une forteresse portugaise de l'actuel Ghana. Ces pénibles expériences le poussèrent peut-être à chercher un emploi plus sain sous un climat plus froid. C'est ainsi qu'il devint corsaire pendant un certain temps, et même pirate, puisqu'il aurait, dit-on, pillé au moins un navire marchand anglais. Dès les années 1570, on associe son nom à un projet de découverte d'un «passage du Nord-Ouest» vers l'Orient, auquel participaient également le célèbre Sir Humphrey Gilbert et d'autres notables.

En fait, Gilbert était l'auteur d'un tract publié pour attirer l'attention sur l'expédition de Frobisher. Utilisant toutes les connaissances géographiques disponibles, tant anciennes que récentes, Gilbert en vint à la conclusion que le continent «appelé communément Amérique» était «une île entourée par la mer»; au sud se trouvait le détroit de Magellan, à l'ouest la Mar del Sur (la mer du Sud, maintenant le Pacifique) et à l'est l'océan de l'Ouest (l'Atlantique). Enfin, au nord s'étendait «la mer qui le sépare du Groenland», et, poursuivait-il, «au milieu de ces mers nordiques se trouve le passage que j'ai maintenant la ferme intention de découvrir». Selon lui, le passage du Nord-Ouest permettrait à l'Angleterre d'arracher aux Espagnols et aux Portugais leur lucratif commerce d'Orient, qui empruntait, au sud, des routes maritimes éprouvées mais longues et onéreuses. L'Angleterre ob-

tiendrait aussi le monopole des biens produits par des terres encore inexplorées, et pourrait choisir «certaines parties de ces pays» pour y établir «les indigents de notre pays qui sèment le trouble dans la communauté, et qui, par nécessité, sont forcés de commettre des crimes atroces qu'ils payent chèrement sur le gibet». Le tract de Gilbert annonce curieusement ces invitations à la colonisation qui, deux ou trois siècles plus tard, devinrent courantes dans les îles Britanniques et contribuèrent considérablement au premier peuplement de l'est du Canada.

Le passage du Nord-Ouest

La découverte du passage du Nord-Ouest n'était pas une idée nouvelle à l'époque de Frobisher. C'est en recherchant cette voie que Jean Cabot fit la découverte de Terre-Neuve en 1497. Parmi les expéditions portugaises qui aboutirent à la redécouverte du Groenland vers 1500, certaines ont pu être entreprises dans l'espoir de trouver une route vers l'Asie. Mais les explorateurs qui survivaient à ces voyages en rapportaient des récits de tempêtes, de terres rocheuses arides et de mers recouvertes de glaces. Il se peut que le fils de Jean Cabot, Sébastien, bien connu pour ses descriptions de voyages qui n'ont jamais eu lieu, se soit rendu au Labrador en 1508, et qu'il ait pénétré dans le détroit d'Hudson. En 1527, une autre expédition, menée par le capitaine John Rut, se dirigea d'abord, semble-t-il,

En pénétrant dans la baie qui porte son nom, Frobisher rencontra «des hommes dans de petits canots de cuir». Cette gravure de 1577 montrant un groupe d'Inuit a probablement été exécutée d'après un dessin d'un membre de l'expédition. L'Inuit en kayak chasse les oiseaux au moyen d'une foëne qu'il lance avec un propulseur.

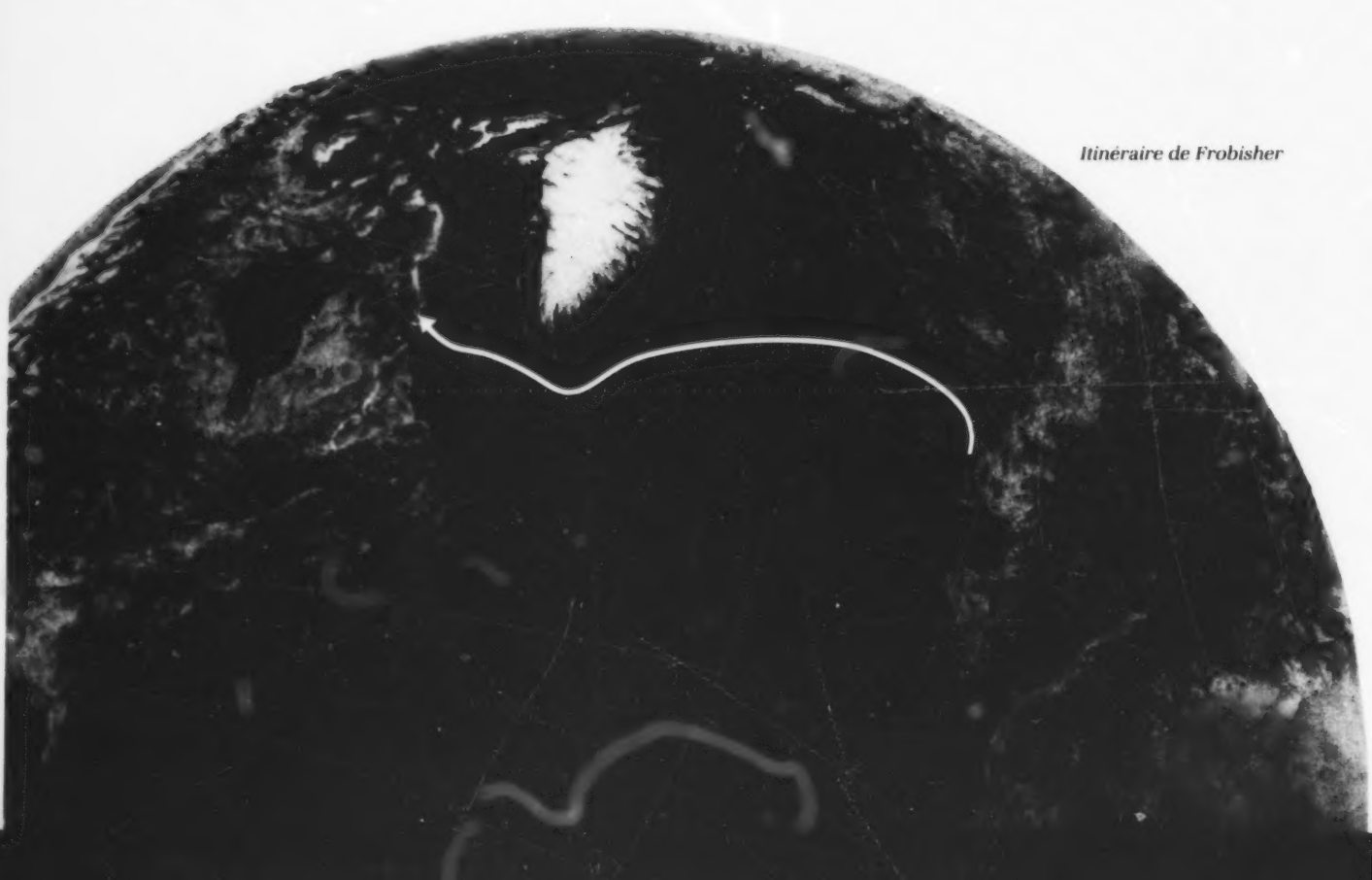
vers l'est de l'Arctique, mais, à la vue de la mer de glace, fila vers le sud et aboutit dans les Antilles. À part ces quelques voyages, l'Europe semble avoir cessé de s'intéresser à un passage du Nord-Ouest dès le début du XVI[e] siècle.

Pourquoi alors a-t-on relancé cette idée vers la fin du siècle ? Peut-être à cause de navigations fortuites dans le nord-ouest de l'Atlantique que l'histoire n'a pas retenues. Dès le milieu du XVI[e] siècle, les bancs de Terre-Neuve faisaient l'objet d'une pêche intensive de la part des Français, des Portugais et des Espagnols. Les baleiniers basques étaient très actifs au large de la côte méridionale du Labrador. La traite des fourrures avec les Amérindiens devenait un à-côté très lucratif pour les pêcheurs de morues ou de baleines, et les encourageait à s'aventurer sur des côtes non fréquentées. Les Inuit que Frobisher rencontra dans l'île de Baffin possédaient des armes avec des pointes en fer ; ils semblaient avoir eu des contacts récents avec des Européens, peut-être des pêcheurs de morues ou de baleines qui s'étaient écartés des flottes travaillant plus au sud, dans la mer du Labrador. Enfin, les histoires de pays nouveaux et de passages vers l'ouest entraperçus par des navigateurs égarés ou déroutés par la tempête trouvaient une confirmation dans les réminiscences qu'on avait alors de la géographie scandinave du Groenland et des régions avoisinantes.

Au XVI[e] siècle, la Scandinavie semble s'être intéressée d'une façon continue au destin des colonies scandinaves du Groenland, qui n'avaient eu aucun contact régulier avec l'Europe depuis un siècle. En 1520, elle tenta d'organiser une croisade pour reprendre le pays aux barbares, mais le projet avorta. Vilhjalmur Stefansson, un explorateur du XX[e] siècle qui a soigneusement analysé et édité les rapports des voyages de Frobisher, estime que celui-ci non seulement savait où il se rendait, mais avait en main les vieilles instructions nautiques des Scandinaves du Groenland. Ces instructions provenaient originellement d'un rapport d'Ivar Bardarson, un ecclésiastique délégué au Groenland vers 1350 pour s'enquérir du sort de la colonie occidentale. Une traduction allemande était disponible dès 1560, et, selon Stefansson, l'original en latin devait être en circulation au moins un siècle plus tôt. L'accès à de tels documents a dû inciter Frobisher et d'autres Anglais à réexplorer ces terres et ces mers autrefois connues dans le lointain Nord-Ouest.

Le premier voyage

Le premier voyage de Frobisher fut organisé et financé par des négociants de Londres, avec l'assentiment de la reine et en vertu d'une licence délivrée par la nouvelle compagnie de la Moscovie. On fit construire un petit navire, le *Gabriel*, puis on en acheta un plus gros, le



Itinéraire de Frobisher

On voit ici l'une des mines qui ont été creusées dans l'île Kodlunarn. Au cours de deux expéditions, on a ainsi extrait 1 500 tonnes de minerai, au prix de 40 vies humaines.

Michael, ainsi qu'une toute petite pinasse pour explorer les côtes. Sans doute que Frobisher, lorsqu'il était corsaire, avait apprécié les petits voiliers rapides, qui offraient des avantages pour la navigation côtière. Les trois navires étaient certainement plus petits que ceux de Colomb, de Cabot, de Cartier ou de tout autre navigateur de l'époque dont on connaît les bateaux. Les équipages ne comprenaient que 35 hommes. Les navires étaient munis des cartes, documents géographiques et instruments de navigation les plus récents ; ils transportaient, avec les vivres, 600 litres d'eau-de-vie.

La petite flottille quitta Londres au début de juin, sous le regard de la reine Élisabeth, qui lui fit ses adieux d'une fenêtre de Greenwich. Peu après avoir dépassé les îles Shetland, les navires furent pris dans une tempête et la petite pinasse sombra avec ses quatre hommes d'équipage ; habituellement, les bateaux de cette taille étaient transportés sur le pont des plus gros vaisseaux, et Frobisher a fait preuve d'imprudence en lançant le sien sur l'Atlantique Nord. Deux semaines plus tard, au large de la côte est du Groenland, le *Michael*, surpris par le mauvais temps dans la mer de glace, fit demi-tour et on rapporta que le navire de Frobisher avait péri. Il s'agissait là d'une erreur ou d'un mensonge, car le navire de Frobisher, avec son équipage de 18 hommes, contourna le sud du Groenland et continua vers l'ouest, où les navigateurs découvrirent un pays montagneux qu'ils nommèrent «le promontoire de la Reine-Élisabeth» (aujourd'hui l'île de la Résolution).

Après avoir éprouvé d'énormes difficultés à cause de la glace, ils naviguèrent vers l'ouest sur une étendue d'eau longue et étroite qu'ils appelèrent «le détroit de Frobisher» et qui, croyaient-ils, séparait l'Asie, au nord, de l'Amérique, au sud. Cette idée qu'un passage aussi étroit puisse rejoindre la mer du Sud se

Les toponymes et l'histoire

Longtemps avant que n'apparaisse le premier navire européen sur la côte est du Nouveau Monde, chaque anse, chaque crique et chaque banc de sable du littoral portait un nom dans la langue autochtone locale, que ce soit l'inuktitut de l'Arctique ou le yahgan de la Terre de Feu. Très peu de ces noms figurent encore sur les cartes modernes. L'un des privilèges des explorateurs européens était de donner des noms aux particularités géographiques qu'ils rencontraient, et peu d'entre eux se sont souciés du fait qu'elles en possédaient déjà.

En général, ils procédaient au baptême de ces lieux avec beaucoup de sérieux; Jacques Cartier, par exemple, pour la plupart des noms qu'il a attribués, en a noté consciencieusement les raisons dans son journal. Les noms choisis se référaient habituellement aux commanditaires de l'exploration, au saint dont c'était la fête ce jour-là, à un trait distinctif de l'endroit ou encore à un événement survenu au moment de la découverte. L'explorateur donnait presque toujours un nom dans sa langue, ou, si elle différait, dans celle du monarque qui patronnait l'expédition. On peut ainsi retracer l'histoire des explorations selon la langue des toponymes du littoral.

Le plus ancien toponyme ayant survécu jusqu'à nos jours est le «Groenland», nom choisi par Éric le Rouge pour y attirer les colons. Aucun autre nom scandinave n'a survécu dans les régions situées à l'ouest de l'Islande; même si les sagas et autres documents de l'époque mentionnent plusieurs toponymes scandinaves du Moyen Âge dans le Nouveau Monde, ceux-ci disparurent avec les colonies du Groenland. Il en est de même des noms de l'époque de Jean Cabot ou des premiers explorateurs anglais de la côte est; de plus, Cabot disparut avant même que les noms qu'il avait certainement choisis ne soient rapportés sur les cartes ou connus des habitants des lieux.

Les plus anciens toponymes européens qui subsistent et que l'on utilise encore de nos jours sont ceux d'origine portugaise. On les trouve surtout le long de la côte orientale de Terre-Neuve; ils apparaissent sur les cartes du début des années 1500 aussi bien que sur les plus récentes cartes routières, signe évident que les lieux ont été constamment habités depuis l'époque où on les a baptisés.

Parmi les noms les plus connus, citons le cap Race (*Cabo Raso*, «cap Pelé»), ce promontoire situé à la pointe sud-est de Terre-Neuve, qui doit probablement son nom à sa végétation de toundra, dépourvue d'arbres; le cap Spear (*Cabo da Espera*, «cap d'Espoir»), juste au sud du port de St. John's; la baie de la Conception (*Baia de Cocepicion*) et, à son embouchure, l'île de Baccalieu (*Ylha dos Bacalhaos*, «île des Morues»); le cap de Bonavista (*Cabo de Bohaventura*) et l'île Fogo (*Ylha do Fogo*, «île du Feu»). Quelques toponymes de la côte méridionale de Terre-Neuve dérivent peut-être également d'anciens noms portugais, comme la baie profonde qui figure sur les cartes contemporaines sous le nom de baie d'Espoir; ce nom, issu de la prononciation locale «baie Despair» («baie du Désespoir»), dérive sans doute du portugais *Baia da Espera*.

Dans le nord de Terre-Neuve et dans la région du détroit de Belle-Isle, les noms reflètent la présence française plutôt que portugaise. Citons Quirpon (*Karpont*), la baie du Château (*le hable des Chasteaulx*) et Blanc-Sablon, tous des noms qui étaient déjà en usage quand Cartier a pénétré dans le détroit en 1534; plusieurs toponymes donnés par Cartier sont également toujours en usage dans le golfe du Saint-Laurent. Ici encore, le fait que les noms soient restés prouve que l'on a fréquenté sans interruption le détroit de Belle-Isle et certains secteurs du golfe du Saint-Laurent.

Mis à part le Cap-Breton (du portugais *Cabo dos Bretones*, «cap des Bretons»), les côtes de la Nouvelle-Écosse et de la Nouvelle-Angleterre n'ont conservé aucun toponyme du tout début des voyages d'exploration. Ainsi, tous les noms que Verrazano avait donnés durant sa longue exploration des Carolines à la Nouvelle-Écosse ont disparu.

L'étude des toponymes semble indiquer qu'une seule région de l'est de l'Amérique du Nord a été fréquentée sans interruption par les Européens depuis les explorations du début du XVI[e] siècle. Il

s'agit de la côte atlantique, à partir du Cap-Breton en allant vers l'est, en passant par le sud et l'est de Terre-Neuve, puis en allant vers le nord jusqu'à la partie sud du Labrador. Avec ces toponymes portugais figurant sur presque toutes les côtes ainsi que les toponymes français du détroit de Belle-Isle et du golfe du Saint-Laurent, l'histoire de la région est demeurée inscrite dans les connaissances géographiques, grâce à une occupation ininterrompue par les Européens et à la tradition folklorique.

Seule une autre région de l'est de l'Amérique du Nord affiche cette continuité dans la tradition. Dans l'est de l'île de Baffin, plusieurs toponymes contemporains (Terre de Loks, détroit de la Comtesse-de-Warwick, baie de Frobisher, etc.) sont ceux que Martin Frobisher a attribués dans les années 1570. Mais comme, pendant trois siècles, l'histoire a perdu trace de la terre découverte par Frobisher et qu'on n'a rétabli les toponymes de celui-ci qu'au cours du dernier siècle, leur usage actuel ne peut témoigner d'une utilisation continuelle. Pourtant, parmi tous ces noms anglais, les cartes contemporaines identifient la minuscule «île Kodlunarn» au site principal des activités minières de Frobisher. Ce nom, qui signifie «île des Hommes-Blancs» en inuktitut, indique la continuité de l'occupation inuit de la région, de même que l'exactitude de la tradition historique inuit, durant les quatre derniers siècles.

fondait sur une ressemblance avec le détroit de Magellan, à la pointe méridionale de l'Amérique du Sud. Ce dernier serpente sur 200 kilomètres entre de hautes montagnes aux neiges éternelles avant de déboucher dans le Pacifique. Frobisher espérait sans doute que le continent américain se termine en pointe au nord comme au sud, et qu'un détroit similaire aboutisse au Pacifique. En marin expérimenté, il dut toutefois se rendre compte que les courants et les marées ne se comportaient pas comme dans un détroit, mais plutôt comme dans une baie. En effet, il remontait ce qu'on appelle aujourd'hui la baie de Frobisher.

Après avoir parcouru «60 lieues» — en réalité, pas plus de 150 kilomètres — dans le «détroit» qu'il venait de découvrir, il rencontra les premiers Inuit. Du sommet d'une colline, il «aperçut plusieurs petites choses qui flottaient sur la mer, et qu'il prit pour des marsouins, ou des phoques, ou quelques poissons étranges ; mais, en s'approchant, il découvrit que c'étaient des hommes dans de petits bateaux en cuir». En quelques jours, il noua des liens amicaux avec les Inuit, qui montèrent à bord du *Gabriel* pour offrir de la viande et du poisson, échangèrent des peaux de phoque et d'ours contre des clochettes et des miroirs, et se mesurèrent avec les marins à des jeux acrobatiques dans les haubans. Le bon accueil des Inuit et les objets en fer en leur possession semblaient prouver qu'ils avaient déjà commercé avec des Européens.

Un étrange incident vint mettre un terme à ces relations amicales : un jour qu'ils étaient partis en barque pour ramener un Inuit sur la rive, cinq hommes de Frobisher disparurent avec l'embarcation. Frobisher présuma que ses hommes avaient été capturés par les Inuit, mais, n'ayant pas d'autre barque pour se rendre sur le rivage, il ne pouvait rien faire. Il fit approcher le navire du rivage, tirer du canon et sonner de la trompette, et attendit la réaction des Inuit. Ceux-ci se méfiaient, mais, finalement, l'un d'eux s'approcha suffisamment du navire pour que Frobisher puisse l'attraper et le hisser à bord avec son kayak, afin de le prendre comme otage. Mais cela ne conduisit à aucun échange de prisonniers, et Frobisher se résigna à abandonner ses cinq hommes. Il ne lui restait plus que 13 marins, soit juste assez pour manoeuvrer le navire, et le matin où il vit le pont recouvert de 30 centimètres de neige, il repartit pour l'Angleterre. Il ne trouva aucune trace des disparus lors de ses explorations subséquentes. Trois siècles plus tard, les Inuit de la baie de Frobisher donnaient une autre version de l'événement : selon eux, les cinq hommes avaient été abandonnés par Fro-

Voici le «minerai d'or» de Frobisher : c'est un morceau de gneiss provenant de l'île Kodlunarn.

bisher, s'étaient construit un bateau et étaient repartis l'été suivant, mais ils avaient péri dans les glaces.

S'il ne rapportait pas la preuve de l'existence du passage du Nord-Ouest, Frobisher croyait néanmoins en avoir parcouru une partie. Il ramena l'Inuit qu'il avait capturé avec son kayak, «lequel était un témoin suffisant du voyage lointain et pénible du capitaine dans les parties inconnues du monde». Il rapporta également, «comme témoignages des possessions chrétiennes», certains objets qu'il avait ramassés dans une île où ses hommes avaient débarqué en attendant la fonte des glaces dans le «détroit». Parmi ces objets se trouvait une pierre noire semblable à du charbon, tellement lourde qu'elle devait contenir du métal. Cette pierre fit l'objet d'une histoire étrange : elle fut offerte en souvenir à l'épouse d'un des commanditaires de l'expédition ; la femme la jeta dans le feu par inadvertance, puis l'en retira et la trempa dans du vinaigre, d'où elle sortit «brillante comme une marquise en or».

Une mine d'or dans l'Arctique

On apporta la pierre à un essayeur, qui confirma qu'elle avait une très haute teneur en or. Des histoires de ce genre sont souvent associées à la découverte d'un gisement de métal précieux : par exemple, c'est en récupérant un marteau lancé sur un renard qu'on aurait découvert les riches gisements d'argent de Cobalt, dans le nord de l'Ontario, et probablement d'autres gisements d'or et d'argent en d'autres temps et d'autres lieux. Néanmoins, pour une compagnie qui avait perdu de l'argent dans une entreprise comme celle de Frobisher, cette histoire constituait un atout majeur et inespéré. Grâce à elle, les financiers obtinrent une commission de la reine pour entreprendre une expédition dans le but d'aller chercher du minerai d'or, et recueillirent les fonds suffisants pour rembourser leurs dettes et organiser cette nouvelle expédition.

Au printemps de 1577, les commanditaires de Frobisher fondèrent la Compagnie du Cathay, afin d'exploiter ses découvertes de l'année précédente. La reine Élisabeth y investit 1 000 livres, une somme plus importante que le montant réuni pour le premier voyage. Aux deux petits navires de l'année précédente se joignit un vaisseau de guerre d'un assez fort tonnage, le *Ayde*, avec un effectif de 120 marins, soldats, gentilshommes, affineurs d'or et mineurs. Frobisher avait reçu pour mission première d'extraire autant de minerai d'or que ses navires pouvaient en rapporter ; il ne devait poursuivre l'exploration de son «détroit» que si cela ne ralentissait pas les opérations minières.

La traversée de l'Atlantique se fit par un temps plus calme que l'année précédente. Les navigateurs longèrent une fois encore les côtes du Groenland sans pouvoir y débarquer à cause des glaces, puis firent route vers l'île de Baffin, que la reine venait de baptiser «Meta Incognita», la «Terre inconnue». Sur la plus haute colline d'une île appelée Locks Land, du nom d'un des commanditaires, ils érigèrent un énorme cairn (qui existe encore) avant de prendre possession du pays au nom de la reine Élisabeth. En retournant aux navires, ils rencontrèrent les premiers Inuit. Après quelques transactions commerciales amicales, les Anglais tentèrent d'en prendre deux comme otages. Ils ne réussirent à en prendre qu'un et Frobisher reçut une flèche dans une fesse, ce qui inaugurait mal ses tentatives pour retrouver les hommes perdus l'année précédente. Quelques jours plus tard, au cours d'une escarmouche encore plus violente, cinq ou six Inuit furent tués, un Anglais fut grièvement blessé, et une femme et son bébé furent capturés.

Il y eut d'autres rencontres avec les Inuit, dont l'une à l'emplacement de la mine, dans l'île que Frobisher nomma «île de la Comtesse-de-Warwick». À cette rencontre, le prisonnier reçut la permission de parler aux siens pour leur expliquer que les trois Inuit étaient retenus comme otages pour être échangés contre les cinq Anglais disparus. On remit aux Inuit de passage une lettre, une plume, de l'encre et du papier, mais sans résultat. N'ayant plus aucun espoir de retrouver ses hommes, Frobisher semblait avoir perdu toute envie de poursuivre son exploration. Ainsi que l'explique le compte rendu de son lieutenant George Best, «considérant aussi le peu de temps dont il disposait, il pensa que le mieux était de consacrer toute son énergie à trouver une mine et de différer la découverte du passage. Car il avait reçu l'instruction de ne chercher que le

minerai d'or et de reporter à plus tard l'exploration du passage».

On éleva rapidement une fortification pour protéger d'une attaque-surprise l'emplacement de la mine, et on se mit à extraire le minerai et à l'embarquer. Le 21 août, 200 tonnes de roche avaient été chargées sur les navires, et, la mer commençant à geler, Frobisher décida de rentrer en Angleterre. Un mois plus tard, le minerai était déchargé à Bristol et à Dartford sur la Tamise, où des fonderies avaient été construites pour extraire le métal du minerai. On avait engagé deux essayeurs allemands; ils déclarèrent que le minerai était très riche et que les profits seraient considérables. On se mit alors à planifier une troisième expédition pour l'année suivante. Les trois Inuit prisonniers, comme celui capturé l'année précédente, moururent moins d'un mois après leur arrivée en Angleterre.

Le troisième voyage

Le miroitement de l'or fit presque tomber dans l'oubli la recherche du passage du Nord-Ouest. L'expédition de 1578, qui comprenait 15 navires et 400 hommes, fut la plus grande expédition arctique jamais entreprise. Il ne s'agissait pas vraiment d'un voyage d'exploration, mais plutôt d'une entreprise industrielle se déroulant accidentellement dans un paysage arctique. C'était aussi une tentative de colonisation. Peut-être s'était-on souvenu du tract de Sir Humphrey Gilbert sur le déplacement des Anglais indigents vers des terres récemment découvertes? Toujours est-il que les navires transportaient des matériaux pour fonder une petite colonie et, pour les 100 hommes qui allaient demeurer à «Meta Incognita», suffisamment de provisions pour 18 mois.

La flotte appareilla le 31 mai et suivit la même route que celles des étés précédents. Cette fois, cependant, ils parvinrent à débarquer sur la côte sud du Groenland et en prirent possession au nom de la reine en la baptisant «West England». Ils trouvèrent des tentes inuit abandonnées, une boîte de petits clous, un «trépied en fer» et «divers autres objets forgés, prouvant qu'ils ont fait du commerce avec des gens civilisés, à moins qu'ils ne soient eux-mêmes des artisans habiles». Le 2 juillet, les navigateurs avaient traversé la baie de Baffin jusqu'à l'embouchure de la baie de Frobisher, qu'ils trouvèrent obstruée par les glaces. Une tempête se déchaîna alors, mettant la flotte en péril et causant la perte du navire qui trans-

L'île Kodlunarn est située dans la baie de Frobisher, à l'extrémité sud de l'île de Baffin. Cette photo aérienne laisse voir clairement deux tranchées, les fameuses «mines d'or» de Frobisher. Kodlunarn *est un mot inuit signifiant «l'île des Hommes-Blancs».*

portait la plus grande partie des matériaux de construction. Regroupant sa flotte après la tempête, Frobisher l'entraîna par erreur dans le détroit d'Hudson, et il parcourut une bonne distance avant de s'apercevoir de son erreur et de faire demi-tour. Finalement, vers la fin de juillet, les navires se rassemblèrent au large de l'île de la Comtesse-Warwick, et les mineurs se mirent à l'ouvrage. Dès la fin d'août, plus de 1 300 tonnes de roche extraites de l'île ou des côtes avoisinantes avaient été chargées sur les navires.

Les capitaines se réunirent alors et constatèrent qu'il n'y avait plus assez de matériaux ni de provisions pour fonder une colonie ; ils décidèrent donc d'abandonner ce projet. Néanmoins, ils firent construire une maison, pour voir si elle supporterait les neiges et le gel de l'hiver, ainsi que le vandalisme des autochtones. On laissa dans cette maison, à l'usage de ceux-ci et pour susciter leur amitié, «divers jouets, des clochettes, des couteaux qu'ils aiment particulièrement [...]. Également des figurines d'hommes et de femmes en plomb, des hommes à cheval, des miroirs, des sifflets et des pipes. Un four fut aussi construit dans la maison, et du pain cuit fut laissé à l'intérieur, pour qu'ils le voient et le goûtent». On enterra des tonneaux de provisions, destinés à une expédition prévue pour l'année suivante. Dans un excès d'optimisme, les hommes plantèrent des pois et des céréales «pour vérifier la fertilité du sol en prévision de l'an prochain». Après une cérémonie d'adieu et un prêche, la flotte lourdement chargée fit voile vers l'Angleterre, où tous arrivèrent sains et saufs au début d'octobre.

Personne ne revint l'année suivante pour récolter les céréales et les pois, déterrer les provisions et vérifier l'état de la maison. Il n'y eut plus de voyages à «Meta incognita», car bientôt la nouvelle se répandit que le «minerai d'or» n'était que de la roche sans aucune valeur. Frobisher fut disgracié, et l'emplacement de cette nouvelle terre tomba dans l'oubli pendant trois siècles.

Une colonie élisabéthaine dans l'île de Baffin

Les mines de Frobisher ne furent redécouvertes qu'en 1861, lorsque des Inuit de l'est de l'île de Baffin en indiquèrent l'emplacement à l'explorateur américain Charles Francis Hall. Dans une petite île du nom de Kodlunarn, au nord de l'entrée de l'actuelle baie de Frobisher, Hall découvrit deux grandes excavations ainsi que les ruines d'une maison et d'un atelier. Le regretté Walter Kenyon, archéologue du Royal Ontario Museum, confirma d'ailleurs cette découverte en 1974. Afin de commémorer le 400e anniversaire des expéditions de Frobisher, Kenyon, avec une petite équipe, passa deux semaines dans l'île Kodlunarn. Il écrivit ceci : «Je suis encore étonné que Hall ait pu trouver des traces des petits camps de Frobisher après trois siècles, et que j'aie pu moi-même les trouver tout aussi facilement un siècle plus tard.»

L'île Kodlunarn, témoignage de l'Angleterre élisabéthaine abandonné parmi les glaces de l'Arctique, reste encore pratiquement inexplorée. Même si elle n'a plus tout à fait le même aspect que lorsque Frobisher l'a quittée après son ultime expédition, elle a probablement le même aspect qu'elle avait environ une décennie plus tard, après que les Inuit de la région eurent démantelé les constructions, en quête de bois et de clous en fer.

Les caractéristiques les plus frappantes de l'île sont ses deux mines, des tranchées de plus de 20 mètres de longueur et de 5 mètres de largeur, creusées à la main, et d'où on a extrait plusieurs tonnes de «minerai» sans valeur. Sur la paroi abrupte de l'une des mines apparaissent nettement les traces de pic laissées dans le roc par les mineurs du XVIe siècle. Les fondations de la petite maison construite au point culminant de l'île pour l'édification des Inuit subsistent encore. Deux gros blocs de pierre, ayant probablement recouvert les caches de vivres destinées à la future colonie, se sont effondrés, sans toutefois s'enfoncer profondément. Plusieurs traces linéaires et circulaires de grosses pierres marquent les emplacements des campements de tentes des Anglais. Sous la végétation d'un grand terrain plat sont dissimulés les vestiges de plusieurs ateliers, le centre industriel de l'entreprise minière. Deux gros rocs se dressent au-dessus d'une pente caillouteuse, à la lisière de la principale aire d'occupation, marquant sans doute le lieu de repos des mineurs qui moururent durant l'été de 1578.

Les mineurs et les aspirants colons de la dernière expédition de Frobisher furent les premiers Européens à laisser dans le paysage de l'Amérique du Nord une marque durable de leur passage. Avec le temps, ces traces ont cessé d'être des cicatrices de l'exploitation industrielle, pour devenir des témoignages tangibles d'une époque héroïque de l'histoire du Canada. Souhaitons qu'elles puissent être préservées à l'usage des générations futures.

CONCLUSION

Durant le millénaire qui s'écoula de l'an 600 à 1600, l'Europe subit de profonds changements. Au début de cette période, encore sous l'effet des répercussions du déclin de l'Empire romain, elle était divisée en petits États qui n'étaient liés que par l'Église et la langue latine. Dans une telle société, ni les rois, qui étaient pauvres, ni les marchands, dont les clients ne pouvaient s'offrir beaucoup plus que les produits provenant de la ville voisine, n'étaient en mesure de soutenir financièrement l'exploration de terres éloignées. Il est donc compréhensible que les plus lointaines explorations de l'époque n'aient pas été entreprises pour des raisons politiques ou commerciales, mais plutôt pour un motif religieux, soit le désir des moines irlandais de se réfugier dans des îles désertes pour y mener une vie contemplative, loin des tentations du monde.

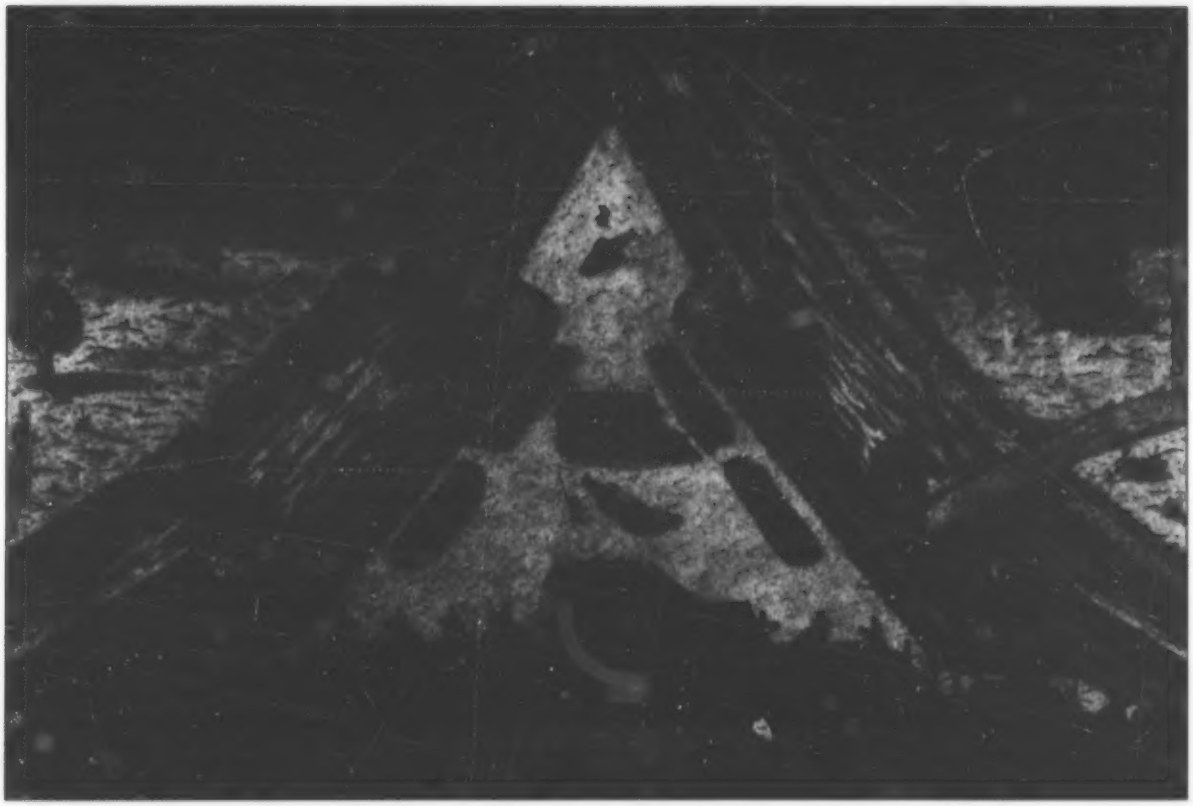
Au IXe siècle, alors que les Irlandais avaient déjà exploré et colonisé des îles océaniques aussi éloignées que l'Islande, l'Europe émergeait du haut Moyen Âge. Les royaumes et les empires s'agrandissaient et devenaient plus stables et plus prospères. On construisait de nouveau des villes et des églises en pierre, mais les richesses et le commerce ne suffisaient pas encore à financer l'exploration de l'océan. Au cours des siècles suivants, l'exploration de l'Atlantique Nord et la découverte de l'Amérique du Nord furent la conséquence indirecte d'un événement imprévu et déterminant : la dernière grande invasion barbare en Europe. On a attribué la migration des peuples scandinaves, au IXe et au Xe siècle, au changement de climat, à la situation économique dans leur pays, au progrès des techniques de navigation ou même à la simple réaction de peuples pauvres mais audacieux devant la richesse et le bien-être croissants de leurs voisins. Quelle qu'en fût l'origine, cette poussée qui balaya les royaumes solidement établis de l'Europe est la même qui lança à l'assaut de l'Atlantique Nord quelques poignées de colons désireux de coloniser de nouvelles terres et de se soustraire à l'autorité royale.

Les Scandinaves furent les premiers Européens à tenter de s'établir dans ce qui s'appelle maintenant le Canada. Cette tentative était vouée à l'échec car les peuples autochtones avaient la capacité de défendre leur territoire. Néanmoins, ils réussirent à maintenir des colonies pendant près de cinq siècles dans le Groenland voisin, d'où ils entreprirent parfois des voyages d'exploration sur la côte est du Canada. Pendant toute cette période, les relations se poursuivirent entre le Groenland et l'Europe, ce qui permit à l'Ancien Continent d'acquérir une certaine connaissance des terres situées dans l'ouest de l'Atlantique. On peut avoir une bonne idée de l'étendue de cette connaissance en lisant la description qu'un géographe arabe du XIe siècle a faite d'un peuple qu'on peut identifier comme étant les Inuit. On trouve également des signes de cette connaissance sur la «carte du Vinland», qui contient des représentations du Groenland et de l'est du Canada, et qui date sans doute du début du XVe siècle.

La Nouvelle-Espagne et Terre-Neuve

C'est sans doute parce qu'ils connaissaient l'existence de terres dans le lointain Nord-Ouest que les Portugais ont entrepris leurs explorations à partir des Açores et que les Anglais ont cherché à l'ouest de l'Irlande. Les seuls indices des découvertes de ces premiers explorateurs se trouvent dans les écrits et sur les cartes de l'époque. Mais ces indices donnent à penser que les marins portugais et anglais connaissaient Terre-Neuve, et sans doute le Groenland, quelques décennies avant les voyages d'exploration de Christophe Colomb et de Jean Cabot.

À la fin du XVe siècle, les voyages de Colomb dans le Sud et de Cabot dans le Nord devaient ouvrir la voie au développement graduel des civilisations espagnole et anglaise dans les Amériques. Ces expéditions, et celles qui allaient suivre au XVIe siècle, venaient d'une Europe très différente de celle des moines médiévaux irlandais ou des émigrés scandinaves. Les croisades avaient ouvert à l'Europe de nouveaux horizons, avaient favorisé l'établissement de marchés pour les produits étrangers, et avaient sans doute été le facteur déterminant d'un essor



Les premières tentatives européennes d'établissement en Amérique du Nord se sont toutes soldées par des échecs sanglants, mais pas toujours du fait des premiers occupants. En 1564, le Français René de Laudonnière fit construire, près du site de l'actuelle Jacksonville, en Floride, le fort Caroline, ainsi nommé en l'honneur du roi Charles IX. L'année suivante, les Espagnols s'emparaient du fort et massacraient leurs prisonniers. L'un des rares survivants, Jacques Lemoyne de Morgues, est l'auteur de ce dessin.

prodigieux du commerce dans l'ensemble du continent. Ce furent les villes d'Italie qui profitèrent le plus du développement commercial dans la Méditerranée. Elles mirent au point des techniques de navigation qui permirent le commerce maritime, et créèrent les systèmes de crédit bancaire et d'assurance pouvant en garantir le financement. Ce n'est donc pas une coïncidence si Colomb et Cabot étaient italiens, de même que Verrazano, le premier explorateur que le roi de France envoya officiellement à la découverte du Nouveau Monde.

Au début du XVI[e] siècle, l'Europe possédait la technologie, les aptitudes et les richesses nécessaires pour entreprendre une action concertée dans le but d'exploiter le potentiel commercial des terres nouvellement découvertes à l'ouest. Durant tout le siècle qui suivit les premiers voyages, les efforts portèrent sur deux principaux centres d'exploitation du Nouveau Monde. Au sud, les Espagnols revendiquèrent la Nouvelle-Espagne et se mirent aussitôt à assujettir les populations et à établir des colonies fondées sur l'exploitation de la main-d'oeuvre autochtone dans les mines et les vastes domaines agricoles. Loin au nord, à proximité du Labrador, de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, se trouvait le territoire appelé «Baccalaos» ou «Terre neufve». C'est à cet endroit que les Portugais, les Basques, les Français et un nombre croissant d'Anglais entreprirent l'exploitation intensive des ressources animales de la région : d'abord la morue, puis les oiseaux de mer et les mammifères marins, dont les grandes baleines, que les pêcheurs basques attaquaient sans relâche. Pour avoir une idée de l'ampleur de l'entreprise, il suffit de lire un rapport de 1578, selon lequel 50 bateaux anglais, 100 bateaux espagnols, 50 bateaux portugais et 150 bâtiments de pêche français, plus une trentaine de baleiniers, s'activaient alors dans les eaux de Terre-Neuve.

Il est notoire que l'Espagne du XVI[e] siècle a accumulé d'immenses richesses en exploitant de façon systématique les gisements de métaux précieux et les autres ressources naturelles de ses

colonies du Nouveau Monde. On parle moins cependant des fortunes qui se sont bâties sur la déprédation des ressources animales de Terre-Neuve. Même s'il est difficile d'établir une comparaison, certains historiens ont calculé que la morue et l'huile de baleine ont davantage enrichi l'Europe du XVI[e] siècle que l'or et l'argent du Mexique et du Pérou.

L'or et l'argent, la morue et l'huile de baleine

Pour diverses raisons, on a tendance à ignorer ou à prendre pour acquise l'importante contribution canadienne au développement de l'Europe à cette époque. Le poisson et l'huile sont des denrées malodorantes et peu attrayantes en comparaison de l'or et de l'argent; les producteurs, les transporteurs et la majorité des consommateurs de ces produits n'appartenaient pas à l'aristocratie européenne; de plus, la pêche est loin d'être aussi spectaculaire que l'assujettissement d'un peuple étranger. C'est ainsi que la conquête de la Nouvelle-Espagne constitue un événement important dans l'histoire de l'Europe et de l'Amérique, alors que le pillage de Terre-Neuve, survenu à la même époque, a presque été oublié.

De ces deux types d'exploitation des ressources sont issues, en Nouvelle-Espagne et à Terre-Neuve, des entreprises et des institutions européennes fort différentes. Des maladies européennes suivaient immédiatement, et parfois même précédaient, le passage des petites armées de conquérants espagnols, et ces maladies décimèrent les populations autochtones d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud. Par ailleurs, l'accumulation des richesses exigeait que l'on mette au travail le reste de ces populations. Il fallait donc que la colonie espagnole s'étende et qu'on établisse rapidement une structure administrative sur l'ensemble des territoires de la Nouvelle-Espagne, en même temps qu'un travail d'évangélisation massive serait entrepris par les missionnaires.

Par contre, à Terre-Neuve, on pouvait exploiter les ressources animales sans avoir à soumettre les populations ni à fonder des colonies. Pour s'enrichir, il suffisait de pêcher sur les bancs, de saler la morue dans des barils et de rentrer chez soi sans même être descendu à terre. Même l'industrie de la morue «sèche», qui requérait le séchage des poissons salés sur la plage, et l'industrie baleinière basque n'exigeaient rien de plus que de petites stations côtières provisoires.

Les rares tentatives européennes pour établir des colonies en Amérique du Nord au XVI[e] siècle se traduisirent au mieux par des frustrations et des abandons, au pire par des désastres. Les problèmes semblent avoir été les mêmes que pour les Scandinaves lorsqu'ils voulurent s'installer au Vinland cinq siècles auparavant; les colonies étaient simplement trop petites et trop isolées pour pouvoir contenir les réactions de défense des populations locales. Les premiers occupants de l'est du Canada étaient généralement disposés à commercer avec les Européens, tout comme ils le faisaient depuis des générations avec d'autres peuples amérindiens vivant dans des territoires éloignés. Ils s'inquiétèrent toutefois lorsque les Européens débarquèrent et, sans demander la permission, se mirent à construire des habitations et à manifester leur intention de demeurer dans le pays.

Des escarmouches avec les populations locales mirent un terme à la colonie scandinave du Vinland; il en fut de même pour la colonie portugaise de 1520 à l'île du Cap-Breton et celle de Jacques Cartier en 1541 près de Québec. Les relations de Frobisher avec les Inuit de l'île de Baffin dégénérèrent en combats et donnèrent lieu à des prises d'otages avant même sa tentative de fonder la première colonie anglaise du Nouveau Monde, en 1578; heureusement pour les Anglais qui devaient s'installer dans l'île de Baffin, ce projet ne s'est pas réalisé. La première colonie de la Virginie, établie sept ans plus tard, fut abandonnée après avoir été impliquée dans des hostilités avec des Amérindiens; une deuxième colonie, fondée en 1587, disparut sans laisser de traces. En 1600, longtemps après les conquêtes espagnoles du Mexique et du Pérou, il n'existait toujours aucune colonie européenne au nord de la Floride.

La colonisation du Canada

Ce tableau devait se modifier considérablement durant les premières décennies du XVII[e] siècle, environ cent ans après que les pêcheurs européens eurent commencé à exploiter les lieux de pêche de l'est du Canada. Deux raisons principales et apparentées menèrent au succès de l'implantation de nouvelles colonies. La première fut l'importance croissante du commerce des fourrures, amorcé avant la venue de Cartier et devenu une activité secondaire de plus en plus lucrative pour les pêcheurs. Vers la fin du siècle, avec l'engouement des Européens pour les chapeaux de castor, la traite des fourrures rapportait davantage de revenus que la pêche, et

on commençait à établir des stations côtières pour exploiter ce commerce. Comme l'or de la Nouvelle-Espagne, la fourrure de castor du Canada incita les Européens à établir des communautés permanentes et à nouer des relations avec les peuples autochtones.

La deuxième raison du succès de la colonisation fut la décimation des populations amérindiennes locales par des maladies épidémiques transmises par les colons européens. Le jésuite Pierre Biard, dans ses écrits sur les Micmacs et d'autres peuples amérindiens de l'Acadie chez qui il séjourna de 1611 à 1613, rapporte qu'ils étaient étonnés et se plaignaient souvent que, depuis que les Français se mêlaient et commerçaient avec eux, ils mouraient plus rapidement et que leur population décroissait. Ils affirmaient qu'avant ces contacts tous leurs pays étaient très peuplés, et que les diverses côtes, à mesure qu'elles avaient commencé à commercer avec les Français, avaient été décimées par la maladie l'une après l'autre.

À l'époque des relations du père Biard, des maladies contre lesquelles les peuples du Nouveau Monde n'étaient pas immunisés ravageaient tout le continent depuis près d'un siècle. Les Amérindiens de la Floride et des Antilles étaient en voie d'extinction; ceux du Mexique et du Pérou avaient été réduits de moitié. Dans les populations clairsemées des régions plus au nord, les épidémies s'étaient propagées plus lentement, mais elles y faisaient autant de victimes.

En 1603, lorsque Champlain explora le Saint-Laurent, la région lui parut un no man's land entre les Iroquois, au sud, et les Algonquiens, au nord. Les peuples nombreux parmi lesquels Jacques Cartier avait voyagé dans les années 1530 — les habitants de Stadaconé, d'Hochelaga et d'autres villages — avaient tout simplement disparu. On a quelques raisons de croire qu'au XVI[e] siècle les Iroquoiens du Saint-Laurent sont entrés en guerre contre d'autres Iroquoiens vivant au sud du lac Ontario, ou contre les Hurons vivant au nord de ce lac. Le conflit aurait eu pour origine l'accès au commerce lucratif qui se développait avec les Européens dans le bas Saint-Laurent. Toutefois, les guerres entre peuples amérindiens causaient rarement une grosse mortalité, ou le massacre de femmes et d'enfants. Les Iroquoiens du Saint-Laurent ont peut-être été en guerre contre leurs voisins, mais ils ont aussi été les victimes des maladies européennes. Leur décimation dut débuter durant l'hiver de 1535, alors que Cartier rapporta l'apparition d'une épidémie dans le village de Stadaconé.

C'est pour cette raison que la vallée du Saint-Laurent était inhabitée quand Champlain fonda un poste de traite à Québec en 1608. Dans les décennies qui suivirent, les Français n'eurent aucune difficulté à occuper davantage de territoires, leurs propriétaires ayant tous péri. Les Pèlerins du *Mayflower*, qui débarquèrent à Plymouth Rock en 1620, y trouvèrent à leur tour une population en voie d'extinction. L'un d'eux rapporta ceci : «[...] les ossements et les crânes, dans les nombreux endroits où ils habitaient, offraient un tel spectacle à mon arrivée dans ces régions, que, lorsque j'allai travailler dans la forêt près du Massachusetts, j'eus l'impression d'avoir découvert un nouveau Golgotha.»

Les Pèlerins remercièrent Dieu d'avoir débarrassé le pays des barbares, afin que les chrétiens puissent l'habiter. Le premier gouverneur du Massachusetts écrivit : «Quant aux autochtones, ils sont presque tous morts de la petite vérole; c'est ainsi que le Seigneur a réglé le problème de nos titres de propriété.»

L'extinction ou la disparition des populations de la côte est durant le premier siècle de leurs relations avec les Européens a certainement été le facteur déterminant de l'implantation européenne en Amérique du Nord. Ainsi sont nées des colonies permanentes : en 1605 à Port-Royal, en Nouvelle-Écosse; en 1607 à Jamestown, en Virginie; en 1608 à Québec; en 1610 à Cupids et en 1621 à Ferryland, dans la péninsule d'Avalon à Terre-Neuve; en 1615 dans l'île de Manhattan; en 1620 à Plymouth, au Massachusetts, ainsi que dans plusieurs autres localités au cours des quelques décennies suivantes. Après cinq siècles de tentatives infructueuses, les Européens parvenaient enfin à établir des têtes de pont en Amérique du Nord.

La conquête européenne du Nouveau Monde venait vraiment de commencer.

REMERCIEMENTS

Cet ouvrage doit beaucoup aux nombreux collègues avec qui j'ai discuté des questions fascinantes relatives aux pemières visites des Européens au Nouveau Monde. Je tiens spécialement à remercier Jim Tuck, qui m'a initié à la passionnante archéologie des premières colonies européennes de Terre-Neuve et du Labrador. Mon travail sur les Scandinaves du Moyen Âge dans l'Arctique canadien a été grandement facilité par mes conversations avec Gwyn Jones, Tom McGovern, Peter Schledermann et Birgitta Wallace, entre autres. Comme d'habitude, je désire exprimer toute ma gratitude à Patricia Sutherland, pour l'intérêt qu'elle a pris à ce projet, ainsi que pour les idées et l'encouragement qu'elle m'a apportés pendant sa réalisation.

INDEX

Acadie, 110, 170
Açoréens, 58, 99
Açores (archipel des), 20, 30, 58, 74, 76, 79, 94, 95, 97, 98, 99, 146, 167
Afrique centrale, 13
Afrique du Nord, 24, 30, 41, 108, 112
Afrique occidentale, 20
Ahenney, 24
Al-idrisi, 54
Alaska, 15, 16, 52, 147
Alberta, 15
Alexandre le Grand, 78, 112
Alexandrie, 112
Alfonse, Jean, 134, 135
Alfred le Grand, 24
Algonquiens, 170
Allemagne, 64, 73
Allemagne du Nord, 84
Allemands, 59, 84
Alvarez, Jean, 101 (*voir* Fagundes)
Ameralik (fjord d'), 60
Américains, 147
Amérindiens, 7, 9, 13, 14, 15, 16, 46, 47, 49, 50, 60, 100, 101, 102, 106, 110, 118, 120, 121,122, 124, 125, 128, 130, 131, 132, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 153, 160, 169, 170
Andreason, Claus, 59
Anglais, 58, 59, 76, 79, 82, 84, 86, 88, 89, 94, 99, 108, 109, 110, 160, 164, 165, 166, 167, 168
Angleterre, 18, 19, 20, 24, 32, 44, 74, 75, 78, 82, 84, 86, 88, 89, 90, 96, 100, 121, 153, 155, 156, 158, 163, 165, 166, 169
Angoulême, (*voir* New York)
Anse-Amour (L'), 142
Anse-aux-Meadows (L'), 44, 47, 48, 49, 50, 69, 92
Anticosti (île d'), 120, 128
Antilia (île d'), 65, 76, 79, 95, 97
Anvers, 87
Aquila, 137
Arabes, 74, 112
Arabie (mer d'), 20
Arcadie, 110
Archives nationales du Canada, 143
Arctique, 14, 16, 30, 49, 52, 53, 54, 56, 57, 142, 146, 147, 158, 160, 162, 164, 166
Arctique (océan), 14
Ardagh, 23
Armada, 75, 153 (l'Invincible)
Arthur (roi), 72
Asie centrale, 13
Asie de l'Est, 112
Asie du Sud-Est,10, 13
Antilles, 7, 16, 30, 50, 74, 79, 82, 87, 91, 98, 109, 113, 130, 160, 170
Atlantide, 72, 78
Atlantique (océan), 9, 11, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 42, 43, 44, 46, 50, 54, 57, 58, 59, 62, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 82, 83, 84, 88, 90, 94, 95, 96, 97, 101, 104, 105, 108, 110, 111, 147, 150, 158, 160, 161, 164, 167
Aubert, Thomas, 102
Australie, 18
Avalon (péninsule d'), 170
Avalon (terre d'), 72
Avon (fleuve), 18
Ayde, 164
Aztèques, 14

Baccalaos, 8, 94, 109, 168 (*voir aussi* Terre-Neuve)
Baccalieu (île de), 162
Bacon, Robert, 84
Baffin (baie de), 29, 30, 165
Baffin (île de), 46, 51, 57, 58, 62, 69, 155, 160, 163, 164, 166, 169 (*voir aussi* Helluland)
Baffin (terre de), 156
Bagdad, 41
Baia da Espera, (*voir* Espoir)
Baia de Cocepicion, (*voir* Conception)
Bâle (concile de), 64
Baltimore, John Calver, 8
Baltique, 43
Bardarson, Ivar, 160
Barents (mer de), 30
Barkham, Selma, 143, 144, 149
Basques, 102, 144, 147, 148, 153, 168
Bauld (cap), 91
Beardmore, 38, 40
Beare, James, 156
Beauvais, Vincent de, 64
Behaïm, Martin, 65
Belém (tour de), 94
Belle-Isle (détroit de), 47, 92, 100, 115, 116, 117, 120, 122, 129, 141, 142, 143, 144, 152, 162,163
Beninsaca, Grazioso, 76
Béothuks, 16, 100, 102
Béring (détroit de), 9
Béringie, 10
Bermudes (îles), 76
Best, George, 156, 164
Biard, Pierre, 170
Bienheureux (île des), 8
Bjorn, 35
Blanc (cap), (*voir* Percé)
Blanc-Sablon, 116, 120, 122, 126, 162
Blasket (îles), 76
Bonavista (baie de), 79
Bonavista (cap de), 116, 162
Bordeaux (fleuve de), 91
Brador (baie de), 116
Bras d'Or (lac), 101
Brasil (île de), 62, 76, 79, 82, 83, 88, 90, 94, 95, 97
Brasyle (île de), (*voir* Brasil)
Brazil (square), 79
Brême, 73
Brendan, 26, 27
Brendan (saint), 23, 26, 27, 32, 33, 34, 78, 152
Brésil, 98, 99, 113, 116
Brest, (*voir* Vieux-Fort)
Bretagne, 26, 29, 32, 90, 108, 116
Bretagne (île de), 29
Bretons, 26, 86, 109, 113
Bretons (cap des), 162 (*voir aussi* Cap-Breton)
Bristol, 82, 83, 84, 88, 90, 92, 94, 96, 97, 98, 99, 100, 165
Bristol (canal de), 18
Britanniques (îles), 32, 33, 44, 46, 95, 109, 159
British Museum, 65
Briton, 109
Buttus (havre), 144
Buttus (port), 149

Cabo da Espera, (*voir* Spear)
Cabo de Bohaventura, (*voir* Bonavista)
Cabo de Prado, 118 (*voir* Pré)
Cabo dos Bretones, 162 (*voir aussi* Cap-Breton)
Cabo Raso, 162 (*voir aussi* Race)
Cabot (détroit de), 118, 138
Cabot, Jean, 7, 8, 60, 70, 74, 75, 76, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 96,98, 99, 100, 101, 108, 109, 110, 121, 142, 151, 159, 161, 162, 167, 168
Cabot, Sébastien, 82, 113, 159
Caboto, Giovanni, (*voir* Cabot, Jean)
Californie (université de la), 67
Canada, 125, 126, 128, 139 (*voir aussi* Stadaconé)
Canaries (îles), 20, 21, 72, 76, 79, 84, 94
Canso (détroit de), 102
Cantino, Alberto, 69, 99
Cap-Breton (île du), 7, 90, 91, 92, 101, 102, 106, 109, 117, 121, 132, 162, 169
Cap-Rouge, 121, 136, 138, 139
Cap-Vert (îles du), 79, 94, 98
Cape York (district de), 59
Caraquet, 137
Caroline (fort), 168
Caroline du Nord, 110
Carolines, 110, 162
Carpini, Giovanni, 112
Carthage, 19, 20
Carthaginois, 19
Cartier, Jacques, 7, 8, 11, 15, 60, 62, 106, 107, 108, 109, 111, 115, 116, 117, 118, 120, 121,122, 123, 124, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 161, 162,169, 170
Caspiennes (montagnes), 112
Castille, 99
Cathay, 65, 88, 92, 156 (*voir aussi* Chine)
Caverio, Nicolaus de, 66, 70
César, Jules, 26
Chaleurs (baie des), 108, 118
Champlain, Samuel de, 8, 10, 11, 105, 170
Charlemagne, 29
Charles Quint, 108
Charles VIII, 137
Charles IX, 168
Charlesbourg-Royal, 136, 137, 138, 139
Chasteaulx (hable des), 116, 162 (*voir aussi* Châteaux)
Chasteaux (baie des), 144 (*voir aussi* Châteaux)
Châteaux (baie des), 116, 144, 162
Chicago Tribune, 62
Chicago, 67
Chine,13, 65, 78, 88, 92, 96, 110, 112, 113, 156
Chine du Nord, 112
Chinois, 105
Cipangu, (*voir* Japon)
Cobalt, 164
Cod (cap), 111
Colomb, Christophe, 7, 8, 17, 38, 48, 58, 62, 63, 64, 65, 70, 74, 75, 76, 78, 79, 81, 82, 83, 84,88, 89, 91, 94, 97, 98, 100, 108, 110, 112, 130, 150, 151, 161, 167, 168
Colomban (saint), 29
Colombie-Britannique, 9, 14

Colonnes d'Hercule, 19, 20
Compagnie du Cathay, 164
Comtesse-de-Warwick (détroit de la), 163,
Comtesse-de-Warwick (île de),164,166
Conception (baie de la), 162
Confédération canadienne, 90
Constantinople, 41, 44
Corée, 76
Corte Real, Gaspar, 58, 59, 60, 62, 66, 70, 100, 102, 106, 109, 129
Corte Real, Joao Vaz, 58, 97, 106
Corte Real, Miguel, 58, 67, 70, 100, 106
Corte Real, Vasqueanes, 58, 106
Cortez, Ferdinand, 108, 126, 130
Corvo (île de), 20, 79, 94
Cosa, Juan de la, 89
Cromer, 84
Cuba, 76
Cupids, 170

Damoiselle (îles de la), (*voir* Harrington)
Danemark, 43, 84
Danois, 41, 59
Dartford, 165
Dauphine, 110
Davis (détroit de), 57, 58
Day, John, 82, 90, 91, 92
Dénés, 15
Denys, Jean, 115
Desceliers, Pierre, 133, 153
Désespoir (baie du), (*voir* Espoir)
Despair (baie), (*voir* Espoir)
Devon (île), 53
Dicuil, 29, 32
Dieppe, 102
Dingle (péninsule de), 29
Disco (baie de), 52, 57
Domagaya, 128, 132
Donnacona, 118, 120, 128, 132, 133, 136
Dublin, 35
Dursey Head, 91

East St. Modeste, 144
Écossais, 78, 147
Écosse, 26, 27, 32
Egede, Niels, 59
Égée (mer), 19
Egypte, 13, 72
Egyptiens, 19
Einarsson, Bjorn, 53
Eldjarn, Kristjan, 33
Eldorado du Nord, 132
Élisabeth Ire d'Angleterre, 156, 158, 161, 164
Ellesmere (île d'), 52, 53, 56
Elyot, Hugh, 83
Empire mongol, 76
Empire ottoman, 112
Empire romain, 167
Engroneland (île), 78
Éric le Rouge, 44, 52, 54, 150, 162
Eriksson, Leif, 46, 48, 49, 68
Eriksson, Thorstein, 46, 49
Eriksson, Thorvald, 46, 48, 49, 50
Espagne, 14, 75, 82, 88, 97, 98, 112, 113, 117, 143, 148, 152, 158, 168, 169
Espagnols, 30, 98, 110, 113, 158, 160, 168
Espoir (baie d'), 162
Espoir (cap d'), (*voir* Spear)
Estotiland (île), 78
États-Unis, 7, 14, 16, 50, 62, 69, 105, 110, 125
Europe méridionale, 70
Europe du Nord, 44, 54, 74, 109
Européens du Nord, 22

Faereypar, 32 (*voir aussi* Féroé)
Fagundes, Joam Alvarez, 101, 102, 118
Farewell (cap), 67, 68, 105
Fear (cap), 110
Fernandes, Joao, 98, 99, 100, 118
Féroé (îles), 27, 32, 33, 44, 105
Ferryland, 170
Feu (île du), (*voir* Fogo)
Fixlanda, 95 (*voir aussi* Islande)
Florence, 150, 151
Flores (île), 79, 94
Floride, 46, 109, 110, 113, 118, 168, 169, 170
Flotte blanche, 106
Fogo (île), 162
Formigas (rochers de), 79
Fortunées (îles), 72, 76, 79
Fortunés (îles des), 72 (*voir aussi* Fortunées)
Français, 102, 107, 108, 109, 120, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 135, 137, 139, 160, 168, 170
France, 7, 11, 30, 108, 110, 113, 116, 117, 120, 121, 122, 123, 124, 126, 128, 132, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 163, 168, 169
France-Roy, 138, 139
François Ier, 108, 110, 116, 133, 134
Frey, 33
Frisland (île), 78
Frobisher (baie de), 163, 165, 166
Frobisher (détroit de), 156, 161
Frobisher, Martin, 8, 75, 78, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 166
Fundy (baie de), 110, 111
Funk (île), 116, 126

Gabriel, 75, 160, 163
Gallarus, 29
Galles (pays de), 18, 19, 26, 78
Gallois, 78
Gascogne (golfe de), 69, 147
Gaspé, 111, 118, 121, 124
Gaspésie, 13, 118, 120, 128
Gastaldi, 109
Gênes, 88
Gengis Khan, 62, 96
George, 83
Ghana, 158
Gibraltar (détroit de), 19
Gilbert, Humphrey, 158, 159, 165
Gironde, 91
Glace Bay, 102
Glaumbaer, 48
Glendalough, 29
Gnupsson, Erik (évêque), 68
Gog (tribu de), 112
Gomez, 118
Göteborg, 21
Grace Dieu, 74
Grand amiral des océans, 82 (*voir aussi* Colomb)
Grande Baie, 75, 120, 141, 143, 148, 152, 153 (*voir* Belle-Isle)
Grande Hermine, 128
Grande Péninsule Nord, 46, 47, 69, 116 (*voir aussi* Terre-Neuve)
Grands Bancs, 30, 86, 92, 106
Grands Lacs, 16, 46, 142
Grèce, 14, 110
Grecs, 72
Greenwich, 161
Grenier, Robert, 149
Groenland, 8 29, 30, 34, 35, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 78, 93, 95, 97, 98, 99 100, 104, 105, 110, 113, 142, 147, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 167
Groenlandais, 8, 49, 50, 53
Gronelada, 62 (*voir aussi* Groenland)
Guanches, 79
Guatemala, 13
Gulf Stream (courant du), 29, 30, 94
Gunnalangson, Gudleif, 35

Hakluyt, Richard, 133
Hall, Charles Francis, 166
Hannon, J.-C., 19
Harald Ier Haarfager, 44
Harrington (îles), 134
Hatteras (cap), 110
Haut-Rhin, 64
Hébrides (îles), 27, 29
Helluland, 46, 57, 68, 69, 72 (*voir aussi* Baffin)
Henri le Navigateur, 74, 76, 79
Henri II, 133
Henri VII, 82, 89, 90, 96, 99, 158
Henri VIII, 158
Henricus (évêque), 68
Herjolfsnes, 53
Herjulfsson, Bjarni, 46, 68
Hern (île), 105
Hérodote, 19
Hésiode, 72
Hibernia (île d'), 29 (*voir aussi* Irlande)
Hochelaga, 11, 123, 124, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 137, 139, 170
Hochelaguien, 125, 129, 130
Hommes-Blancs (île des), 163 (*voir aussi* Kodlunarn)
Homo sapiens, 10, 18
Honfleur, 115
Hongrie, 112
Honguedo, 128 (*voir aussi* Gaspésie)
Hrafn le Voyageur de Limerick, 35
Huang-Ho (vallée du), 10
Hudson (détroit d'), 58, 69, 100, 159, 166
Hurons, 10, 170
Huron (lac), 16
Hvalsey, 52
Hvitramannaland, 34, 35
Hvitsark, 58
Hy-Brasil (île de), 76 (*voir aussi* Brasil)

Icaria (île), 78
Ilha de Pitiguoem, (*voir* Pingouins)
Illa Verde, 95, 100
Incas, 14
Inde, 13, 20, 21, 88, 112
Indes, 65, 123 (*voir aussi* Inde)
Indes occidentales, 79
Indus (vallée de l'), 10
Ingjaldur, 60
Ingjalli, (*voir* Ingjaldur)
Ingjoldsholl, 88
Ingonish, 102
Ingstad, Helge, 47
Innocent IV, 96
Inuit, 16, 34, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 61, 68, 146, 147, 153, 155, 159, 160, 163, 164, 165,166, 167, 169
Iona, 29, 44
Irlandais, 23, 26, 27, 29, 33, 34, 46, 72, 73, 78, 104, 150, 167
Irlandais (île de l'), 34
Irlande, 18, 24, 26, 27, 29, 33, 34, 69, 70, 76, 82, 88, 90, 91, 92, 94, 95, 100, 167
Irlande (mer d'), 18
Iroquoiens, 16, 118, 120, 125 (*voir aussi* Iroquoiens du Saint-Laurent)
Iroquoiens du Saint-Laurent, 120, 123, 124, 125, 126, 130, 131, 132, 138, 170
Iroquois, 129, 170
Iscariote, Judas, 26
Islam, 112
Islandais, 69, 84, 88, 90
Islande, 8, 16, 20, 21, 23, 27, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 39, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 53, 56, 58, 60, 70, 73, 83,

84, 88, 95, 97, 104, 105, 108, 152, 162, 167
Islettes (les), (*voir* Brador)
Israël, 78
Italie, 108, 112, 137, 150, 168
Italiens, 76, 78, 105, 110, 150
Italo-Américains, 60

Jacksonville, 168
Jacques-Cartier (baie de), 117
Jacques-Cartier (pont), 130
Jamestown, 170
Japon, 65, 76, 112
Jasconius (baleine), 34
Jérusalem, 53, 112

Kangek, Aaron de, 57
Karakorum, 96
Karlsefni, Snorri, 46, 49
Karlsefni, Thorfinn, 46, 48, 49
Karpont (hable de), 116, 162 (*voir aussi* Quirpon)
Kensington (pierre de), 39
Kenyon, Walter, 166
Kodlurnarn (île), 161, 163, 164, 165, 166
Kolnus, Jan, (*voir* Scolvus, Johannes)
Koubilaï Khan, 96
Kuyuk, 96

La Rochelle, 109, 111, 117
La Roche, Marguerite de, 134, 135, 139
Labrador, 15, 29, 30, 34, 35, 46, 49, 57, 58, 66, 69, 70, 90, 97, 98, 116, 121, 126, 141, 144,147, 152, 153, 159, 160, 163, 168 (*voir aussi* Markland)
Labrador (courant du), 29, 30, 142
Labrador (mer du), 30, 160
Lachine (rapides de), 137, 139
Lahontan (baron de), 15
Land's End (cap de), 18
Las Casas, Bartolomé de, 94, 97
Laudonnière, René de, 168
Le Testu, Guillaume, 129
Leon, Ponce de, 110
Lewis, Harrison F., 121
Liban, 19
Lichtenau, 61
Limerick, 35
Limoëlou, 138
Lindisfarne (île de), 44
Lisbonne, 94, 100
Lloyd, John, 58 (*voir* Scolvus, Johannes)
Locks Land (île), 164
Londres, 83, 90, 160, 161
Louisbourg, 102
Lyon, 110, 150

Macdonald-Stewart (fondation), 138
Machu Picchu, 16
Madeleine (îles de la), 117, 124, 132
Madère, 20, 76, 79, 94, 110
Madoc, 78
Madrid, 114
Magellan (détroit de), 109, 113, 158, 163
Magellan, Fernand de, 113
Magog (tribu de), 112
Maine, 39, 49, 91, 110
Malécites, 16
Malouin, 128, 138 (*voir aussi* Cartier)
Manche, 18
Manhattan (île de), 170
Manuel Ier, 98
Manoel, Dom, 99 (*voir* Manuel)
Mar del Sur, 158 (*voir aussi* Pacifique)
Markland, 46, 49, 50, 57, 68, 69, 72, 88 (*voir aussi* Labrador)
Marseille, 20
Massachusetts, 170
Massalia, (*voir* Marseille)
Massard, Léopold, 138
Masson, Ari, 34
Mathew, 75, 90
Maures, 76, 100
Mayda (île), 95
Mayflower, 170
McGill (université), 124
Mecque (La), 88
Médicis (banque), 151
Méditerrannée,13, 19, 27, 74, 76, 88, 168
Melville (baie de), 67, 68, 69
Memorial (université), 144
Mercator, 78
Mésopotamie, 10
Meta Incognita, 8, 153, 156, 164, 165, 166
Mexico (vallée de), 14, 50
Mexico (ville de), 131
Mexique, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 50, 108, 109, 114, 130, 139, 169, 170
Mexique (golfe du), 16
Michael, 161
Micmacs, 16, 118, 120, 170
Milan, 95, 97, 100
Ming, 112
Minnesota, 39, 50
Mira (baie de), 102, 106
Mississippi (fleuve), 50
Mississippi (vallée du), 46
Missouri (vallée du), 15
Molinus, 117
Mongols, 62
Mont-Saint-Michel (abbaye du), 116
Montagnais, 16
Montecalunya, Jean Caboto, 88 (*voir aussi* Cabot, Jean)
Montréal (île de), 129, 132, 137
Montréal (ville de), 125, 138
Morgan, Lewis Henry, 129
Morgues, Jacques Lemoyne de, 168
Morison, Samuel Eliot, 35, 91, 92
Morte (mer), 67
Morues (île des), (*voir* Baccalieu)
Mowat, Farley, 43
Musée canadien des civilisations, 105
Musée de la marine de Madrid, 114
Musée du Groenland, 59
Musée royal de l'Ontario, 38, 40, 166

Nabaitsog, 60 (*voir aussi* Nipaitsoq)
Narragansett (baie de), 109, 110
Nass (rivière), 9
Natashquan, 120
Navaranak, 60
Navarre, Marguerite de, 134
Néchao II, 19
Nepean (pointe), 105
Neufve (île), 8
New Jersey, 110
New York, 109
New York (baie de), 110
New York (État de), 125, 126
Newport (tour de), 38, 39
Nil, 19
Nil (vallée du), 10
Nina, 75, 84
Nipaitsoq, 59, 60
Noël, Jacques, 139
Noire (mer), 44
Nord (mer du), 18, 43
Nordrsetur, 56
Norembègue, 111
Normands, 86
Norvège, 20, 30, 38, 43, 44, 54, 62, 105
Norvégiens, 33, 41
Nouveau-Brunswick, 117, 137
Nouvelle-Angleterre, 90, 162
Nouvelle-Écosse, 79, 86, 93, 97, 101, 102, 109, 110, 111, 121, 162, 168, 170
Nouvelle-Espagne, 7, 75, 109, 110, 113, 126, 130, 151, 167, 168, 169, 170
Nouvelle-France, 15, 109

Ochelassa, 129 (*voir aussi* Hochelaga)
Ohio (rivière), 50
Ohio (vallée de l'), 14
Oklahoma, 39
Olaf III Haraldsson, 49
Ontario, 16, 17, 38, 125, 164
Ontario (lac), 170
Orcades (archipel des), 26, 27, 29, 44, 78
Orléans, 129
Orléans (île d'), 128
Ormuz, 113
Osiris, 72
Ottawa, 105
Ouaiseaux (île des), (*voir* Funk)
Outaouais (rivière des), 129, 131
Outaouais (vallée de l'), 105

Pacifique (océan), 14, 96, 147, 158, 163
Paléoeskimos, 49, 142
Pamlico (détroit de), 110
Paraguay, 39
Parcs Canada, 47, 149
Paris, 95, 97, 126
Pasqualigo, Pietro, 100, 101
Patrice (saint), 24
Pays-Bas, 73
Pelé (cap), 162 (*voir aussi* Race)
Percé (cap), 118
Pérou, 7, 8, 10, 14, 16, 139, 169, 170
Persique (golfe), 113
Petite Hermine, 121, 128
Phéniciens, 19, 20, 100
Philippe II, 148
Pingouins (île aux), 101
Pining, Diddrik, 58, 84
Pinware (rivière), 144
Pizarre, François, 126
Plaines 15, (*voir aussi* Prairies)
Platon, 72
Plymouth Rock, 7, 170
Polo, Marco, 76, 96, 112, 113
Polo, Matteo, 76, 96, 113
Polo, Niccolo, 76, 96, 113
Pologne, 76, 96, 112
Port-Griquet, 92
Port du Refuge, 109 (*voir aussi* Narragansett)
Port-Royal, 170
Portugais, 20, 58, 59, 74, 76, 79, 93, 94, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 108, 110, 113, 158, 160, 167, 168
Portugal, 30, 58, 79, 94, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 129, 158
Pothorst, 58
Prairies, 14, 15
Pratto (cap de), (*voir* Percé)
Pré (cap du), 118
Première Guerre mondiale, 147
Prince-Édouard (île du), 117
Provinces de l'Atlantique, 16 (*voir aussi* Provinces maritimes)
Provinces maritimes, 13, 110 (*voir aussi* Provinces de l'Atlantique)
Pythéas, 20, 21

Qilakitsoq, 56
Québec, 49, 106, 116, 125, 126
Québec (ville de), 8, 16, 118, 121, 125, 128, 170
Quinn, David, 82, 83, 88, 91
Quirpon (havre de), 116, 136, 162

Race (cap), 91, 133, 162
Rafn, Carl Christian, 38, 41
Raleigh, Walter, 8, 106
Ramah (baie de), 49
Ramusio, 86, 131

Red Bay, 141, 143, 144, 147, 148, 149, 152
Reine-Élisabeth (promontoire de la), (*voir* Résolution)
Renaissance, 92, 131, 156
Renews, 133
Résolution (île de la), 161
Restelo, 94
Rhode Island, 38, 50, 110
Rink, Hinrich, 59
Roberval, Jean-François de La Roque, 121, 133, 134, 135, 138, 139
Rochers (baie des), 121
Rocheuses (montagnes), 14
Romains, 14, 21, 76
Rome, 14
Roskilde (fjord), 43
Rothéneuf, 138
Rougnouse (havre de), (*voir* Renews)
Royal (mont), 129, 130, 132
Rubrouck, Wilhelm, 112
Russie, 41, 44
Rut, John, 159

Sable (île de), 101
Sabo, Deborah, 57
Saddle (île), 141, 144, 149, 152, 153
Sagnay, 133 (*voir aussi* Saguenay, royaume du)
Saguenay (rivière), 128
Saguenay (royaume du), 8, 124, 128, 130, 131, 133, 137, 138, 139
Saguené (rivière de), 129 (*voir aussi* Saguenay, rivière)
Sainct Laurens (baye), 128 (*voir aussi* Saint-Laurent, golfe du, et Saint-Laurent, fleuve)
Saint-Brendan (île de), 62, 76, 78, 79
Saint-Charles (rivière), 121, 128
Saint-Jean (fête de la), 90
Saint-Jean (ville de), 59
Saint-Laurent (bas), 170
Saint-Laurent (fleuve), 118, 120, 128, 129, 130, 131, 133, 139, 170
Saint-Laurent (golfe du), 8, 16, 69, 101, 111, 113, 116, 117, 118, 120, 121, 122, 124, 134, 135, 142, 144, 153, 162, 163
Saint-Laurent (vallée du), 50, 120, 124, 125, 170
Saint-Laurent (vallée du haut), 16, 130
Saint-Malo, 116, 117, 121, 122, 124, 126, 132, 133, 136, 138
Saint-Modeste, (*voir* East St. Modeste)
Saint-Pierre (lac), 129
Saint-Servan (baie de), (*voir* Rochers)
Sainte-Marie (rapides de), 137
Salisbury, 19
San Juan, 149, 152
Santa Clara, 84 (*voir aussi* Nina)
Santa Maria, 89
Sargasses (mer des), 30, 31
Scandinaves, 7, 16, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 64, 67, 68, 69, 70, 73, 88, 104, 106, 150, 160, 167, 169 (*voir aussi* Vicking)
Scandinavie, 39, 41, 160
Scolp, Jon, (*voir* Scolvus, Johannes)
Schledermann, Peter, 53
Scolvsen, Jon, 58
Scolvus, Johannes, 58
Scolvus, Johanus, 58 (*voir* Scolvus, Johannes)
Scotia 32, (*voir aussi* Irlande)
Semadet, (*voir* East St. Modeste)
Sénégal, 79
Sept-Cités (île des), 76, 79, 83, 91, 95, 97
Sept-Iles, 129
Severin, Timothy, 26, 27
Shakespeare, 156
Shetland (îles), 26, 27, 29, 32, 44, 72, 105, 161
Sibérie, 16, 49
Sicile, 54
Sienne, 151
Simancas (ville de), 82
Sinclair, Henry, 78
Skraelings, 50, 52, 54, 59
Snaefellsnes, 88
Soolacadie, 106 (*voir aussi* Mira)
Southampton, 74
Spear (cap), 162
Spitzberg, 30, 147
St. John's, 79, 106, 162
St. John's (havre de), 138
Stadaconé, 128, 130, 132, 136, 170 (*voir* Québec)
Stadaconéens, 121, 128, 132, 136
Stefansson, Sigurdur, 46, 69
Stefansson, Vilhjalmur, 160
Stine, Anne, 47
Stonehenge, 18, 19
Straumfjord, 142
Suède, 21
Suédois, 41
Suisse, 64
Supérieur (lac), 40
Sutherland, Patricia, 56
Syrie, 112

Tage, 100
Taignoagny, 128, 132
Tamerlan, 112
Tamise, 165
Tartarie, 94
Teotihuacan, 14
Terceira, 98, 100
Terra Cortereal, 70, 101
Terra del Rey de Portuguall, 70, 99, 101
Terra doo Laurador, 101
Terra Laboratoris, 99
Terra Laurador, 99
Terra Verde, 100, 102
Terre de Caïn, 107, 117, 128
Terre de Corte Real, 109
Terre de Feu, 162
Terre de Lock, 163
Terre des Bienheureux, 26, 72, 76
Terre des Bretons, 109, 139 (*voir aussi* Cap-Breton)
Terre des Démons, 111
Terre du Labrador, 99, 100, 101, 110
Terre du Prêtre-Jean, 72, 112
Terre du roi du Portugal, 70, 101 (*voir aussi* Terra del Rey de Portuguall)
Terre inconnue, 164 (*voir aussi* Meta Incognita)
Terre neufve, 81, 82, 86, 99, 100, 168 (*voir aussi* Terre-Neuve)
Terre-Neuve, 8, 16, 26, 27, 29, 30, 44, 46, 58, 59, 62, 66, 69, 70, 75, 76, 79, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 94, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 106,108, 109, 110, 111, 113, 115, 116, 117, 118, 122, 132, 133, 136, 138, 139, 144, 151, 153, 159, 162, 163, 167, 168, 169, 170 (*voir aussi* Vinland)
Terre-Neuve (bancs de), 160, 169 (*voir aussi* Grands Bancs)
Terre-Neuviens, 90
Terre que Dieu donna à Caïn, 117, 135 (*voir* Terre de Caïn)
Terre sainte, 112, 150
Thevet, André, 109, 111, 134, 135
Thiennot (capitaine), 120
Thor, 33
Thorne, Robert, 83
Thulé, 20
Tieve, Diego de, 94
Tikal, 13
Tipperary (comté de), 24
Tir Breasail, 76 (*voir aussi* Terre des Bienheureux)
Tolède, 148
Toltèques, 14
Tordesillas (traité de), 97, 98, 99, 101
Toronto, 40
Toscanelli, Paolo, 76
Trigger, Bruce, 124
Trinity, 83
Trois-Frères (détroit des), 58
Tuck, James, 144, 148, 152, 153
Tudor, 78
Tunis, 19
Turcs, 113
Turquie, 113
Tutonaguy, 126, 130, 137 (*voir aussi* Hochelaga)
Ulster, 24
Ultima Thulé, 20
Ungava, 49
Ungortok, 60
Upernavik, 68

Valence, 88
Velasco, Pedro de, 94
Velho, Gonçalo, 79
Venise, 74, 78, 88, 100
Verrazano (détroit de), 110
Verrazano, Giovanni da, 107, 110, 111, 113, 116, 118, 150, 162, 168
Vert (cap), 19
Verte (île), 95
Vestmannaeyar, (*voir* Irlandais, île de l')
Vestmenn, 33 (*voir aussi* Irlandais)
Vianna, 101, 102
Vieux-Fort (baie du), 117
Vikings, 21, 38, 41, 73 (*voir aussi* Scandinaves)
Ville sainte, (*voir* Jérusalem et Mecque)
Vinland, 8, 34, 37, 46, 48, 54, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 88, 92, 106, 142, 167, 169
Vinland (île du), 64, 68, 69
Virgil, Polydore, 90
Virginie, 8, 106, 169, 170
Vistule, 96

Wallace, Birgitta, 47
Weser, 73
West England, 165 (*voir aussi* Groenland)
Wicklow (comté de), 29
Worcestre, William, 76, 84

Xateau, 144 (*voir aussi* Châteaux)
Xoracadie, 106 (*voir aussi* Mina)

Yale (université), 62, 64, 65, 66
Ylha do Fogo, (*voir* Fogo)
Ylha dos Bacalhaos, (*voir* Baccalieu)
Yslond, William, 90

Zeno, Antonio, 78
Zeno, Nicolo, 78
Zichmni (prince), 78

ROBERT McGHEE, auteur du *Canada au temps des envahisseurs* et du *Canada au temps des aventuriers*, est né à Wiarton, en Ontario. Il a fait ses études en archéologie à l'université de Toronto ainsi qu'à l'université de Calgary. Depuis 1965, il a effectué des fouilles dans le Grand Nord canadien, du Labrador au delta de Mackenzie. Ses travaux l'ont amené à s'intéresser particulièrement à l'histoire des Inuit ainsi qu'à l'évolution de leur culture et de leur mode de vie. Auteur de plusieurs ouvrages ainsi que de nombreux articles, il est chef de la section scientifique de la Commission archéologique du Canada, au Musée canadien des civilisations. *Le Canada au temps des aventuriers* est le treizième livre du professeur McGhee.

GILLES ARCHAMBAULT a réalisé trente et un tableaux originaux pour illustrer *Le Canada au temps des envahisseurs*. Dans le second tome de la collection, il signe dix-huit tableaux et illustrations. Cet artiste québécois a été illustrateur puis photographe avant de se consacrer à sa plus grande passion: la peinture. Son oeuvre est un éloge de nos paysages champêtres et on lui reconnaît un talent particulier pour mettre en scène les moments simples de la vie quotidienne. Ses toiles ont été exposées à Montréal, à Ottawa, à Toronto et à Boston, et plusieurs d'entre elles figurent parmi des collections au Canada, aux États-Unis, en France et en Arabie Saoudite.

FRANCIS BACK a perfectionné son métier d'illustrateur en Suisse, à l'École des Beaux-Arts de Bâle. Spécialisé dans la représentation de sujets historiques, il a réalisé des tableaux et des fresques pour le Musée canadien des civilisations et pour la Forteresse de Louisbourg, illustré plusieurs livres publiés au Canada, aux États-Unis et en Angleterre, et créé des costumes et des décors pour des films historiques. Il a également signé près de deux cents illustrations pour des productions de l'Office national du Film ayant pour thème la vie quotidienne en Nouvelle-France. Passionné pour l'histoire du costume, il mène depuis plus de dix ans des recherches exhaustives sur le sujet. Il a rédigé et illustré de nombreux articles portant sur les origines du costume amérindien et canadien. L'inspiration de cet artiste répond au double défi de transmettre le souffle de l'histoire tout en respectant rigoureusement les sources documentaires.

CLAUDE PAULETTE a d'abord été journaliste à Radio-Canada. Converti à l'édition, il a dirigé la revue *Culture vivante* du ministère des Affaires culturelles du Québec, puis créé la collection «Civilisation du Québec». Il a ensuite été à l'origine de plusieurs ouvrages de la Documentation québécoise, au ministère des Communications du Québec. Coauteur de *Québec, trois siècles d'architecture* et de *Québec à ciel ouvert*, il a également été responsable de l'iconographie des revues *Nos racines* et *Horizon Canada*. Aux Éditions Libre Expression, il a dirigé la publication du *Monde de Jacques Cartier* et du *Canada au temps des envahisseurs*.

Imprimé au Canada